

**ANALISIS PENURUNAN KINERJA JALAN
KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN
KOTA SALATIGA**

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh :

YANRI TAAT KRISTANTORO
L4D003069

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 11 Juni 2005

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, Juni 2005

Pembimbing Pendamping



Ir. Jawoto Sih Setyono, MDP

Pembimbing Utama



Ir. Nany Yulastuti, MSP

Mengetahui

Ketua Program Studi

Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro



Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka. Apabila dalam Tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat) dari Tesis orang lain/Institusi lain maka saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister Teknik dengan penuh rasa tanggung jawab

Semarang, Juni 2005

YANRI TAAT KRISTIANTORO
L2D003069

Tesis ini kupersembahkan untuk:

Istri tercinta

serta

Ayah dan Ibu yang sangat saya hormati

*Dharma Hati ada dalam raja rohaniku
Bersemayam kasih di lubuk hatiku
Berpencarlah kasih di sekelilingku
Leluasa dan bahagialah diriku
(Bodhisatva)*

ABSTRAK

Perkembangan kegiatan, terutama perdagangan dan jasa cenderung tumbuh di sepanjang jalur-jalur kepadatan lalu lintas tinggi. Hal ini mengakibatkan tarikan pergerakan pengunjung dan dapat mengakibatkan konflik lalu lintas, seperti kemacetan, parkir bahu jalan dan sebagainya, dan kaitannya dengan studi ini, fenomena tersebut terjadi di sepanjang koridor jalan kolektor primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga.

Menilik kondisi di atas, maka menjadikan perlunya dilakukan studi dengan tujuan untuk mengetahui faktor penyebab penurunan kinerja jalan kolektor primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga. Yang menjadi sampel dalam studi ini adalah para pedagang kaki lima yang beraktivitas di sepanjang Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga dan masyarakat konsumen. Teknik Sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah "random sampling", sedangkan metode dan teknik analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dan kuantitatif.

Kajian identifikasi dan analisis yang dijabarkan dalam studi ini adalah identifikasi fungsi dan tingkat pelayanan jalan untuk mengetahui tingkat penurunan kinerja jalan, identifikasi karakteristik sektor informal perdagangan dan jasa, identifikasi kebijakan Pemerintah Kota terhadap permasalahan sektor informal serta menentukan faktor penyebab penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga.

Secara teknis, keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jl. Jenderal Sudirman berpengaruh terhadap penurunan lebar jalan dan berimbas pula terhadap penurunan tingkat kecepatan kendaraan yang melintas. Berdasarkan analisis tingkat pelayanan jalan, diketahui bahwa pada jam-jam padat dan di saat mulai beraktivitasnya sektor informal perdagangan dan jasa, diketahui bahwa tingkat pelayanan jalan terpengaruh oleh adanya hambatan lalu lintas, baik itu yang bersifat sudah lebih mengganggu maupun sudah sangat mengganggu dengan banyak hambatan. Berdasarkan aspek tata ruang, adanya peruntukan lahan pada kawasan sepanjang Jalan Jenderal Sudirman sebagai pemanfaatan dan penggunaan lahan perdagangan dan jasa mendorong meningkatnya aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa. Ditinjau dari sudut pandang implementasi perundang-undangan tentang pedagang kaki lima oleh Pemerintah Kota Salatiga, saat ini penyelesaian masalah sektor informal perdagangan dan jasa baru pada tahap pendekatan sosial saja, dalam arti penerapan kebijakan hanya sebatas memberikan pengertian-pengertian terhadap pelaku aktivitas sektor informal berkaitan dengan berdampak yang ditimbulkan oleh keberadaan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa itu sendiri. Bentuk sanksi-sanksi yang berupa tindak pidana belum dilaksanakan sepenuhnya di lapangan.

Kata Kunci : Kinerja, Fungsi, Pelayanan, Jalan Kolektor Primer, Sektor Informal

ABSTRACTION

Growth of activity, especially service and commerce tend to to grow alongside bands density of high traffic. This matter result attraction movement of visitor and can result traffic conflict, like jam, park shoulder walke etcetera, and its bearing with this study, the phenomenon happened alongside corridor road collector primary Jenderal Sudirman of Salatiga City.

Observe the condition of above, hence making the importance of studied as a mean to know factor cause of degradation performance road collector primary Jenderal Sudirman Road of Salatiga City. Becoming sampel in this study is all merchant of cloister which is have activity to alongside Collector Primary Jenderal Sudirman Road of Salatiga City and consumer society. Technique Sampling which is used in this research is "sampling random", while analysis technique and method the used is descriptive qualitative and is quantitative

Study identify and analysis which is formulated in this study is identifying storey and function service of road to know storey degradation road performance, identify informal sector karekateristik of service and commerce, identify policy of Government Road to problems of informal sector and also determine factor cause of degradation performance Collector Primary Jenderal Sudirman Road of Salatiga City.

Technically, existence informal sector of service and commerce alongside Jenderal Sudirman road have an effect on to wide degradation of road and induce also to degradation of storey speed vehicle which pass by quickly. Pursuant to analysis mount service of road, known that at solid clocks and moment start to have informal sector him activity of service and commerce, known that storey service of road affect by existence of traffic resistance, good that having the character of have more bothering and also have very bothering with many resistance. Pursuant to planology aspect, existence of allotment of farm at area through the road Jenderal Sudirman as exploiting and usage of commerce farm and service push the increasing informal sector activity of service and commerce. Evaluated from the aspect of look into legislation implementation about merchant of cloister by Government of Salatiga City, in this time the solving of the problem informal sector of new service and commerce at phase approach just social, in meaning applying of policy only limited to giving congenialitys to perpetrator of informal sector activity relate to affect generated by existence of informal sector activityitself service and commerce. Sanctions form which in the form of uncommitted doing an injustice fully in field

Keyword : Performance, Function, Service, Road Collector Primary, Informal Sector

KATA PENGANTAR

Rasa Syukur kami panjatkan hanya untuk Allah SWT yang maha kuasa, karena hanya dengan izin-Nya tesis ini dapat terselesaikan.

Tesis dengan judul : **" Analisis Penurunan Kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga "** merupakan salah satu rangkaian kewajiban dalam menempuh belajar pada Program Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota Universitas Diponegoro Semarang.

Keberhasilan penyusunan Tesis ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak baik langsung maupun tidak langsung. Sehubungan dengan hal tersebut, kami menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang disebutkan dibawah ini :

1. Prof. Dr. Ir. Sugiono Sutomo, DEA selaku Ketua Program Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota Universitas Diponegoro Semarang.
2. Ir. Nany Yulastuti, MSP selaku Pembimbing I dan Ir. Jawoto Sih Setyono, MDP selaku Pembimbing II yang dengan penuh ketulusan, kearifan, dan kesabaran telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam membimbing penyusunan tesis ini.
3. Okto R. Manullang, ST, MT selaku Pembahas dan Dr. Ir. Bambang Riyanto, CES, DEA selaku Penguji yang telah memberikan banyak masukan bagi kesempurnaan tesis ini.
4. Seluruh Dosen yang mengajar mata kuliah pada Program Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota Universitas Diponegoro Semarang.
5. Gubernur Propinsi Jawa Tengah dan Kepala Dinas Bina Marga Propinsi Jawa Tengah yang memberi ijin untuk mengikuti studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota.
6. Pimpinan maupun Staff Dinas Pasar dan PKL Pemerintah Kota Salatiga, yang memberikan bantuan data untuk penelitian ini.
7. BAPPEDA Kota Salatiga, yang memberikan bantuan data untuk penelitian ini.
8. Keluarga yang terkasih, yang banyak membantu dan mendukung dalam penyelesaian tesis ini.
9. Teman-teman kuliah Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota yang telah banyak sekali membantu, mendukung dan memberi masukan dalam penyusunan tesis ini.
10. Mas Janu, Mas Pri, Mbak Luluk, Mbak Didin, Mbak Ratih, dan Mbak Linda yang ikut membantu dalam persiapan sidang ujian tesis.
11. Bapak Suwito, ST yang telah membantu memberikan semangat dan dorongan moril selama bersama mengikuti Program Pasca Sarjana.
12. Semua pihak yang tidak dapat kami sebutkan satu persatu yang telah membantu penyelesaian tesis ini.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam penyusunan tesis ini, segala kritik dan saran demi perbaikan tesis ini akan diterima sebagai bahan masukan yang berharga. Akhir kata, semoga penyusunan tesis ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang berkepentingan.

Semarang, Juni 2005

Penyusun

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN.....	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACTION.....	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan dan Sasaran Studi.....	5
1.3.1 Tujuan	5
1.3.2 Sasaran	5
1.4 Ruang Lingkup Studi	6
1.4.1 Ruang Lingkup Materi	6
1.4.2 Ruang Lingkup Spatial.....	6
1.5 Kerangka Pemikiran.....	10
1.6 Pendekatan dan Metodologi Studi	13
1.6.1 Pendekatan Studi.....	13
1.6.2 Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data	14
1.6.3 Teknik Analisis	18
1.6.4 Sistematika Pembahasan	21
 BAB II KAJIAN PUSTAKA SISTEM TRANSPORTASI, PELAYANAN JALAN, SERTA AKTIFITAS SEKTOR INFORMAL	 22
2.1. Transportasi.....	22
2.1.1. Definisi Transportasi.....	22
2.1.2. Sistem Transportasi	23
2.1.3. Unsur-unsur Transportasi.....	25
2.2. Penggunaan Lahan dan Transportasi	26
2.3. Jalan.....	27
2.3.1. Pengertian dan Klasifikasi Jalan	27
2.3.2. Fungsi dan Peranan Jalan.....	30
2.3.3. Tingkat Pelayanan Jalan.....	31

2.3.4.	Kapasitas Jalan	32
2.4.	Sektor Informal	38
2.4.1.	Pengertian Sektor Informal	38
2.4.2.	PKL Sebagai Bagian Sektor Informal Kota	38
2.4.3.	Karakteristik Umum PKL	39
2.4.4.	Karakteristik Aktifitas PKL	40
2.4.5.	Karakteristik Lokasi PKL	50
2.4.6.	Faktor-faktor Pemilihan Lokasi PKL.....	51
2.5.	Kesimpulan Kajian Teori	54

BAB III KONDISI JALAN KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN KOTA SALATIGA

3.1.	Letak Administratif	59
3.2.	Penggunaan Lahan Di Sepanjang Jalan Jenderal Sudirman	59
3.3.	Kependudukan.....	62
3.4.	Fasilitas	63
3.5.	Kedudukan, Fungsi dan Kondisi Fisik Jaringan Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga	64
3.6.	Kebijakan Pemerintah Kota Salatiga Terhadap Sektor Informal	65
3.6.1	Ketentuan Terhadap Lokasi Pedagang Kaki Lima.....	65
3.6.2	Hak, Kewajiban, Larangan Pedagang Kaki Lima.....	67

BAB IV ANALISIS FAKTOR PENYEBAB PENURUNAN KINERJA JALAN KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN KOTA SALATIGA

4.1.	Penurunan Kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman	69
4.1.1	Identifikasi Fungsi dan Tingkat Pelayanan Jalan Jenderal Sudirman.....	70
4.1.2	Tingkat Pelayanan Jalan Jenderal Sudirman.....	74
4.1.3	Rangkuman Penurunan Kinerja Jl. Jend. Sudirman.....	89
4.2.	Karakteristik Aktifitas Sektor Informal Perdagangan dan Jasa	90
4.1.4	Sarana Fisik Sektor Informal	90
4.1.5	Pola Pelayanan Sektor Informal.....	91
4.1.6	Pola Penyebaran Sektor Informal.....	93
4.1.7	Karakteristik Sektor Informal	94
4.3.	Kebijakan Pemerintah Kota Dalam Penanganan Sektor Informal Perdagangan dan Jasa	95
4.3.1	Aspek Penggunaan Lahan	95
4.3.2	Aspek Sektor Informal Perdagangan dan Jasa	96
4.4.	Analisis Faktor-faktor Penyebab Penurunan Kinerja Jalan	98
4.4.1	Analisis Faktor Penyebab Penurunan Kinerja Jalan Akibat Sektor Informal Perdagangan dan Jasa	98
4.4.2	Faktor Penyebab Penurunan Kinerja Jalan	103

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	111
5.1 Kesimpulan	111
5.2 Rekomendasi.....	113
DAFTAR PUSTAKA.....	115

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 : Tabel Data	17
Tabel 1.2 : Klasifikasi Variabel Berdasarkan Data	17
Tabel 2.1 : Klasifikasi Fungsi dan Syarat Jalan	28
Tabel 2.2 : Fungsi, Kelas dan Kapasitas Moda Angkutan	29
Tabel 2.3 : Kapasitas Dasar	33
Tabel 2.4 : Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Pembagian Arah	34
Tabel 2.5 : Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Lebar Jalan	34
Tabel 2.6 : Klasifikasi Gangguan Samping	35
Tabel 2.7 : Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Gangguan Samping (FC_{sf}) Untuk Jalan Yang Mempunyai Bahu Jalan	35
Tabel 2.8 : Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Gangguan Samping (FC_{sf}) Untuk Jalan Yang Mempunyai Kerb	36
Tabel 2.9 : Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Ukuran Kota (FC_{cs})	36
Tabel 2.10 : Ekuivalen Mobil Penumpang (emp) Untuk Jalan 4 lajur 2 arah	37
Tabel 2.11 : Ekuivalen Mobil Penumpang (emp) Untuk Jalan 2 lajur 2 arah Tak Terbagi (tanpa median)	37
Tabel 2.12 : Variabel-variabel Yang Berpengaruh Terhadap Kajian Penurunan Fungsi Jalan Jend. Sudirman	56
Tabel 3.1 : Jumlah dan Kepadatan Penduduk Per Kelurahan Kota Salatiga	63
Tabel 4.1 : Identifikasi Penurunan Kinerja Jalan Jenderal Sudirman Berdasarkan Pengendalian Terhadap Jalan Kolektor Primer	73
Tabel 4.2 : Pengendalian Terhadap Klasifikasi Jalan Lokal	74
Tabel 4.3 : Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Jend. Sudirman Arah Semarang Segmen I	76
Tabel 4.4 : Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Jend. Sudirman Arah Surakarta Segmen I	78
Tabel 4.5 : Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Jend. Sudirman Arah Semarang Segmen II	81

Tabel 4.6 : Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Jend. Sudirman Arah Surakarta Segmen II	84
Tabel 4.7 : Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Jend. Sudirman (B3) (Arah Semarang) Tanpa Gangguan Sampung Sektor Informal.....	88
Tabel 4.8 : Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Jend. Sudirman (B3) (Arah Surakarta) Tanpa Gangguan Sampung Sektor Informal.....	89
Tabel 4.9 : Penurunan Kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman	89
Tabel 4.10 : Faktor Penyebab Penurunan Kinerja Jalan Akibat Sektor Informal Perdagangan dan Jasa.....	103

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 : Peta Permasalahan.....	8
Gambar 1.2 : Peta Ruang Lingkup Studi	9
Gambar 1.3 : Kerangka Pikir	11
Gambar 1.4 : Kerangka Analisis	12
Gambar 2.1 : Sistem Transportasi Makro	24
Gambar 2.2 : Interaksi Penggunaan Lahan dan Transportasi	27
Gambar 2.3 : Fungsi dan Peranan Jalan.....	31
Gambar 2.4 : Pola Penyebaran Aktivitas PKL Memanjang	46
Gambar 2.5 : Pola Penyebaran Aktivitas PKL Mengelompok.....	47
Gambar 3.1 : Peta BWK I Kota Salatiga	58
Gambar 3.2 : Peta Tata Guna Lahan Di Sekitar Jl. Jenderal Sudirman	61
Gambar 3.3 : Peta Koridor Jl. Jenderal Sudirman.....	66
Gambar 4.1 : Pemakaian Badan Jalan Oleh Sektor Informal	71
Gambar 4.2 : Kondisi Lalu Lintas Jalan Jend. Sudirman Menurut Pengguna.....	72
Gambar 4.3 : Kondisi Kepadatan Lalu Lintas Di Jalan Jend. Sudirman	72
Gambar 4.4 : Fluktuasi Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Jenderal Sudirman Arah Semarang Segmen I.....	78
Gambar 4.5 : Fluktuasi Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Jenderal Sudirman Arah Surakarta Segmen I	80
Gambar 4.6 : Fluktuasi Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Jenderal Sudirman Arah Semarang Segmen II	83
Gambar 4.7 : Fluktuasi Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Jenderal Sudirman Arah Surakarta Segmen II.....	86
Gambar 4.8 : Sarana Fisik Sektor Informal Di Sepanjang Jalan Jend. Sudirman.	91
Gambar 4.9 : Jarak Asal Pengunjung/Konsumen Terhadap Lokasi Aktivitas Sektor Informal Perdagangan dan Jasa	93
Gambar 4.10 : Waktu Berdagang/Beraktivitas Sektor Informal Perdagangan Dan Jasa	94

Gambar 4.11 : Pola Penyebaran Sektor Informal Perdagangan dan Jasa Di Sepanjang Jalan Jend. Sudirman	94
Gambar 4.12 : Karakteristik Sektor Informal Perdagangan dan Jasa Di Sepanjang Jalan Jend. Sudirman	95
Gambar 4.13 : Alasan Pemilihan Lokasi Aktifitas Sektor Informal Perdagangan Dan Jasa Di Sepanjang Koridor Jalan Jend. Sudirman	100
Gambar 4.14 : Intensitas Kunjungan Pengguna/ Konsumen Terhadap Kawasan Perdagangan dan Jasa Di Sepanjang Koridor Jalan Jend. Sudirman	101
Gambar 4.15 : Keuntungan Beraktifitas Di Sepanjang Jalan Jend Sudirman....	102
Gambar 4.16 : Tingkat Pendapatan Pelaku Aktifitas Sektor Informal Perdagangan dan Jasa.....	102
Gambar 4.17 : Sintesis Keterkaitan Antar Faktor Penyebab Penurunan Kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman.....	106
Gambar 4.18 : Implementasi Kebijakan Pemerintah Kota Salatiga Terhadap Sektor Informal Perdagangan dan Jasa	107
Gambar 4.19 : Peta Segmen Fungsional Lahan Sekitar Jl. Jend. Sudirman	108
Gambar 4.20 : Peta Arus Pergerakan Lalu Lintas Jl. Jenderal Sudirman (Arah Semarang)	109
Gambar 4.21 : Peta Arus Pergerakan Lalu Lintas Jl. Jenderal Sudirman (Arah Surakarta).....	110

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A	: Lembar Kuesioner Untuk Konsumen dan Pengguna Jalan.....	117
LAMPIRAN B	: Lembar Kuesioner Untuk Pedagang Kaki Lima	119
LAMPIRAN C	: Lembar Wawancara	121
LAMPIRAN D	: Tabulasi Perhitungan Hasil Survei Primer Terhadap Pelaku Aktifitas dan Masyarakat Pengguna.....	123
LAMPIRAN E	: Tabulasi Hasil Trafic Counting.....	126
Tabel E.1	: Titik Lokasi Depan Ramayana – Kompleks Ruko (arah Solo).	127
Tabel E.2	: Titik Lokasi Komplek Ruko – Pasar (arah Solo).....	128
Tabel E.3	: Titik Lokasi Depan Ramayana – Kompleks Ruko (arah Smg).	129
Tabel E.4	: Titik Lokasi Komplek Ruko – Pasar (arah Smg).....	130
LAMPIRAN F	: Buku PERDA No. 2 tahun 2003 Tentang Pedagang Kaki Lima	131
LAMPIRAN G	: Buku PERDA No. 8 tahun 1997 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Salatiga.....	132
LAMPIRAN H	: Buku PERDA No. 5 tahun 1996 Tentang Rencana Umum Tata Ruang Kota Salatiga.....	133

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Eforia perkembangan wilayah perkotaan secara dinamis berpengaruh terhadap berbagai bentuk perubahan pola kehidupan masyarakat kota itu sendiri. Suatu perkembangan wilayah perkotaan terutama pada sentra kegiatan ekonomi berpeluang terhadap tingginya perkembangan sektor informal, terutama ditunjang oleh keberadaan lokasi yang strategis dengan kemudahan tingkat jangkauan yang ditunjang oleh ketersediaan infrastruktur yang memadai.

Pembangunan yang dinamis pada Kota Salatiga berpotensi besar di dalam meningkatkan produktifitas kotanya. Hal ini tidak lain karena letak Kota Salatiga yang strategis, yaitu pada koridor Semarang - Surakarta serta merupakan salah satu pusat pendidikan di Jawa Tengah. Secara umum, sesuai dengan posisi serta dinamika yang ada, Kota Salatiga mempunyai peran dan fungsi yang strategis baik pada pengembangan skala regional Jawa Tengah maupun skala nasional.

Permasalahan pembangunan yang ada di Kota Salatiga terjadi pada aktivitas yang terkonsentrasi di kawasan pusat kota. Perkembangan kegiatan, terutama perdagangan dan jasa cenderung tumbuh di sepanjang jalur-jalur kepadatan lalu lintas tinggi. Hal ini mengakibatkan tarikan pergerakan pengunjung dan dapat mengakibatkan konflik lalu lintas, seperti kemacetan, parkir bahu jalan dan sebagainya.

Seperti halnya dalam konteks kota di Indonesia, fenomena permasalahan yang ditimbulkan peningkatan pergerakan secara ekstrim ini sudah terlihat jelas, terutama pada kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, dan kota-kota besar

lainnya, diperkirakan akan terus berkembang menjadi permasalahan transportasi yang semakin rumit sejalan dengan pertumbuhan dan perkembangannya. Adapun permasalahan transportasi tersebut di antaranya berupa kemacetan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, semakin memburuknya lingkungan perkotaan, konflik antara kendaraan bermotor dengan kendaraan tidak bermotor, kesalahan penyediaan angkutan umum pada kawasan komersial, suburbanisasi, serta kekumuhan perkotaan pemborosan energi dan emisi CO₂ (Matsumoto dalam FSTPT, 1998).

Ditinjau berdasarkan tingkat kepadatan lalu lintas di jalur regional ini dalam kenyataannya terdapat percampuran pergerakan moda antara pergerakan lokal dan regional, yang pada gilirannya sering menyebabkan kemacetan dan kesemrawutan. Sebagaimana diketahui bahwa Kota Salatiga dilalui jaringan jalan propinsi yang dikelola oleh negara dan menghubungkan antara dua kota besar yaitu Semarang - Surakarta dan merupakan jalur ekonomi yang penting. Jalan-jalan di Kota Salatiga dapat dibedakan menurut status dan fungsinya, yaitu jalan arteri dengan status jalan negara, jalan kolektor dengan status jalan kota dan jalan lokal dengan status kota. Jalan yang ada di Kota Salatiga sepanjang 415 km yang terdiri dari 11.795 m (2,84%) merupakan jalan arteri; 112.955 m (27,22%) jalan kolektor; 210.250 m (50,66%) merupakan jalan lokal, dan 80.000 m (19,28%) merupakan jalan lingkungan.

Menurut Tamin (1997 : 32) bahwa pembangunan jalan baru akan menghasilkan perubahan besar pada sebaran pergerakan, pemilihan moda dan rute serta tata guna lahan, hal ini mengandung pengertian bahwa suatu jalan mempunyai pengaruh terhadap sistem transportasi perkotaan dan kaitannya dengan tata guna lahan adalah aksesibilitas. Dengan adanya prasarana transportasi akan mempengaruhi pola pemanfaatan lahan.

Jalan Jenderal Sudirman merupakan jalan kolektor primer di Kota Salatiga yang dilalui oleh pergerakan lalu lintas regional, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang serta pergerakan skala lokal yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan. Keadaan semacam ini justru menimbulkan permasalahan perkotaan, khususnya karena Jalan Jenderal Sudirman juga merupakan koridor pusat perdagangan (*Central Business District*) Kota Salatiga, sehingga kapasitas infrastruktur dasar yang ada dipadati oleh peningkatan kebutuhan lahan bagi sektor informal perdagangan dan jasa. Hal ini diperburuk dengan area parkir *on street* sebagai imbas dari aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa yang banyak dijumpai pada model parkir di Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga.

Berdasarkan fungsinya sebagai jalan kolektor primer, seharusnya pergerakan arus lalu lintas yang terjadi pada koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga memiliki kecepatan arus kendaraan minimal sebesar 40 km/jam dengan lebar perkerasan jalan minimal sebesar 7 m (PP No. 26 Tahun 1985 dan UU No. 13 Tahun 1980). Keberadaan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa yang berada di sepanjang koridor jalan berdampak terhadap penurunan kecepatan pergerakan arus lalu-lintas dan lebar jalan yang diakibatkan oleh penggunaan badan jalan sebagai area pemanfaatan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa tersebut. Intensitas beban lalu lintas yang tinggi pada Jalan Jenderal Sudirman akibat percampuran moda pergerakan dan keberadaan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa menyebabkan kapasitas jalan yang ada tidak mampu lagi menampung pergerakan lalu lintas sehingga menjadikan penurunan fungsi jalan.

Konsep paling mendasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan atau perjalanan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat di dalam suatu wilayah. Dalam hal ini, konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan

tertentu di lokasi yang dituju, dan lokasi kegiatan tersebut ditentukan oleh pola tata guna lahan kota tersebut (Tamin, 1997 : 17).

Berdasarkan uraian di atas, dalam perkembangannya kinerja Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga mengalami banyak penurunan. Campuran berbagai aktivitas perdagangan modern dan tradisional, dan aktivitas jasa menimbulkan permasalahan fisik keruangan pada Jalan Jenderal Sudirman. Fungsi Jalan Jenderal Sudirman yang semula sebagai jalan kolektor primer menjadi menurun dan mengarah pada fungsi jalan klasifikasi kelas lokal. Aktivitas informal perdagangan dan jasa yang tidak tertata dengan baik, seperti lokasi pedagang kaki lima yang kurang baik kesemuanya memenuhi ruang jalan dan menimbulkan konflik lalu lintas. Kondisi eksisting tersebut menjadikan perlunya dilakukan studi tentang Penurunan Kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga berkaitan dengan perkembangan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa dengan memfokuskan kedalaman materi pada kajian faktor penyebab terjadinya fenomena penurunan kinerja jalan tersebut. Kaitannya dengan hal ini, kinerja jalan yang dimaksud lebih mengintegrasikan pada penurunan fungsi dan pelayanan jalan.

1.2 Rumusan Permasalahan

Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga sebagai jalan kolektor primer mengalami penurunan kinerja yang disebabkan oleh permasalahan keruangan maupun permasalahan fungsi dan pelayanan jalan itu sendiri. Permasalahan yang bisa dirumuskan disini adalah sebagai berikut:

- Pemanfaatan ruang aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa pada badan jalan di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga, yang berdampak pula terhadap tumbuhnya area parkir *on street*. Keadaan semacam ini berpengaruh

pada penurunan lebar Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga (lebar eksisting DAMIJA 22 m (2 jalur) menjadi sekitar ± 4 m pada tiap jalur).

- Fenomena Konflik lalu-lintas disepanjang ruas Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga sebagai akibat dari percampuran aktivitas pergerakan dengan aktivitas ekonomi, dalam hal ini aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa.
- Fungsi lingkungan sepanjang koridor Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga, mengalami penurunan berkaitan dengan berkembangnya aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa.

Dari rumusan permasalahan diatas dapat ditarik suatu pertanyaan penelitian (*research question*) sebagai berikut :

“Faktor-Faktor Apa Yang Menjadi Penyebab Penurunan Kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga”? Gambaran tentang permasalahan di sepanjang koridor Jl. Jenderal Sudirman, dapat dilihat pada gambar 1.1.

1.3 Tujuan & Sasaran

1.3.1. Tujuan

Tujuan yang akan dicapai dalam studi ini adalah menemukenali faktor-faktor yang menjadi penyebab penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga berkaitan dengan berkembangnya aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa.

1.3.2. Sasaran

Sasaran yang dilakukan untuk mencapai tujuan adalah sebagai berikut:

- Identifikasi fungsi dan tingkat pelayanan Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga.
- Identifikasi karakteristik pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga.

- Identifikasi kebijakan Pemerintah Kota berkaitan dengan penanganan sektor informal perdagangan dan jasa.
- Menganalisa faktor penyebab penurunan kinerja Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup studi ini terdiri dari 2 bagian, yaitu ruang lingkup materi dan ruang lingkup spatial.

1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup kajian dibatasi dalam 3 (tiga) hal, yaitu:

- Mengkaji tingkat penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga melalui kajian terhadap karakteristik kawasan, baik yang berupa identifikasi fungsi tingkat pelayanan Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga maupun karakteristik pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga.
- Mengkaji kebijakan Pemerintah Kota berkaitan dengan penanganan sektor informal perdagangan dan jasa.
- Menganalisis faktor penyebab penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga.

1.4.2 Ruang Lingkup Spatial

1.4.2.1 Ruang Lingkup Wilayah Makro

Ruang lingkup makro dalam studi ini adalah Kota Salatiga ditinjau dari perkembangan kota dan penggunaan lahan secara makro.

1.4.2.2 Ruang Lingkup Wilayah Mikro

Ruang lingkup mikro dalam studi ini adalah Bagian Wilayah Kota I (BWK I) Kota Salatiga dimana koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga tercakup di dalamnya. Dengan lingkup spasial kajian penelitian berada di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga. Pada bagian koridor Jalan Jenderal Sudirman itu sendiri di bagi menjadi dua segmen kawasan. Segmen kawasan I merupakan koridor Jalan Jenderal Sudirman dengan penggunaan lahan sekitar kawasan adalah perdagangan modern seperti halnya Mall Ramayana dan Komplek Ruko Sudirman. Untuk wilayah studi dapat dilihat pada gambar 1.1 dan gambar 1.2, yaitu peta ruang lingkup wilayah studi, sedangkan untuk segmen II merupakan bagian koridor sepanjang Jalan Jenderal Sudirman dengan penggunaan lahan sekitar kawasan berupa aktivitas perdagangan dan jasa tradisional semisal Pasar Kota Salatiga. Berkaitan dengan pembagian koridor jalan menjadi dua segmen lebih dikarenakan oleh adanya perbedaan karakteristik di dalam lingkup Jalan Jenderal Sudirman itu sendiri. Perbedaan yang dimaksud antara lain:

- Perbedaan penggunaan lahan sekitar koridor jalan antara kedua segmen, hal ini seperti yang dijelaskan diatas,
- Perbedaan kepadatan volume lalu lintas di sepanjang jalan, dalam hal ini kepadatan koridor jalan segmen II lebih tinggi di bandingkan dengan segmen I,
- Perbedaan kepadatan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa, dimana aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang koridor jalan segmen II lebih padat di bandingkan dengan semen II. Kepadatan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di segmen II dimungkinkan oleh komunitas konsumen sektor informal yang lebih mengarah pada masyarakat golongan menengah ke bawah.



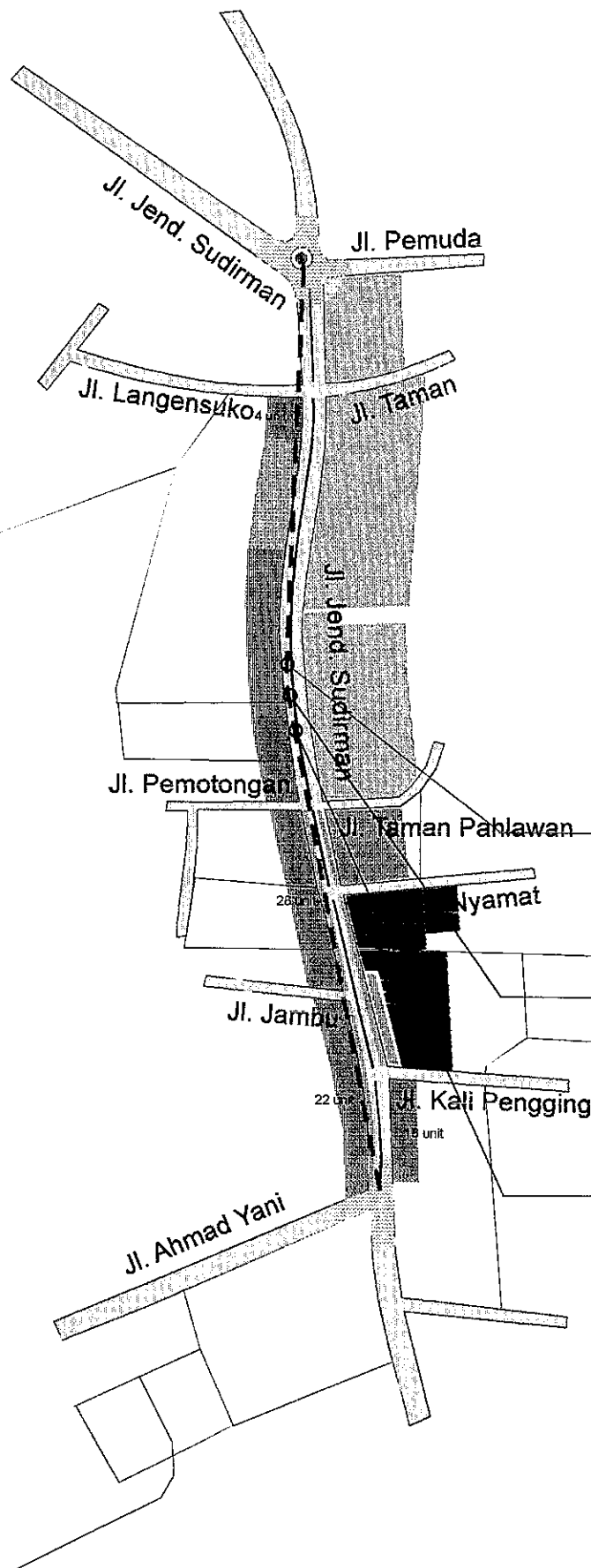
PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

ANALISIS PENURUNAN KINERJA JALAN
KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN
KOTA SALATIGA

PETA
PERMASALAHAN DI SEPANJANG
KORIDOR JALAN JEND. SUDIRMAN

Legenda :

- Koridor Jalan
- Koridor Sepanjang Jl. Jend. Sudirman
Kelompok B3 (wilayah studi)
- Komplek Pertokoan Campuran
- Perdagangan Modern
- Perkantoran (Kepolisian)
- Perdagangan tradisional (pasar)
- Perdagangan buah-buahan



Konflik lalu lintas akibat
penurunan lebar jalan
oleh aktivitas sektor
informal



Penurunan fungsi jalan
sebagai kolektor primer



Pemanfaatan badan
jalan sebagai area
aktivitas sektor informal
perdagangan dan jasa



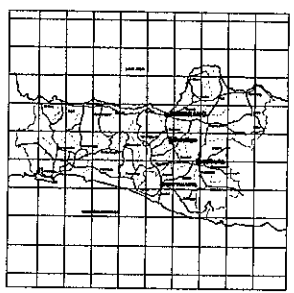
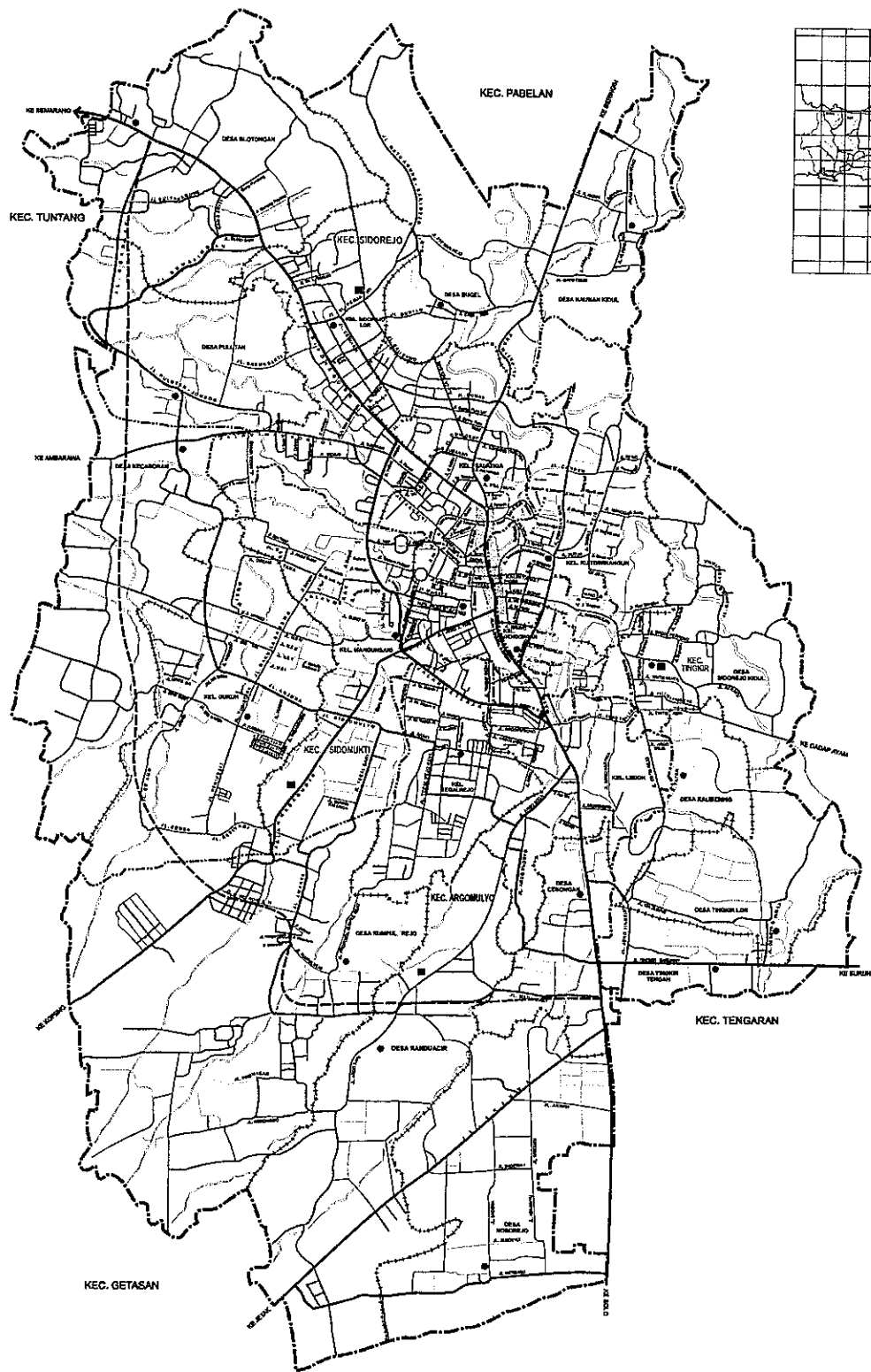
INSET

SKALA : 1 : 5.000
0 50 100 150 m

NO. GAMBAR
1.1
Halaman
8

SUMBER : RUTRK







PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS
ANALISIS PENURUNAN KINERJA JALAN
KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN
KOTA SALATIGA

PETA
ORIENTASI WILAYAH STUDI
TERHADAP KOTA SALATIGA

Legenda

■ WILAYAH STUDI

● IBUKOTA KECAMATAN

● DESA/KELURAHAN

JALAN :

— JALAN ARTERI PRIMER

— JALAN ARTERI SEKUNDER

— JALAN KOLEKTOR PRIMER

— JALAN KOLEKTOR SEKUNDER

— JALAN LOKAL PRIMER

— JALAN LOKAL SEKUNDER

— RENCANA JALAN LINGKAR

SKALA : 1 : 75.000

0 0,75 1,5 3 km

UTARA

↑

SUMBER
RUTRK
Kota salatiga

NO. GAMBAR/HALAMAN
1.2 , HALAMAN 9

1.5 Kerangka Pemikiran Studi

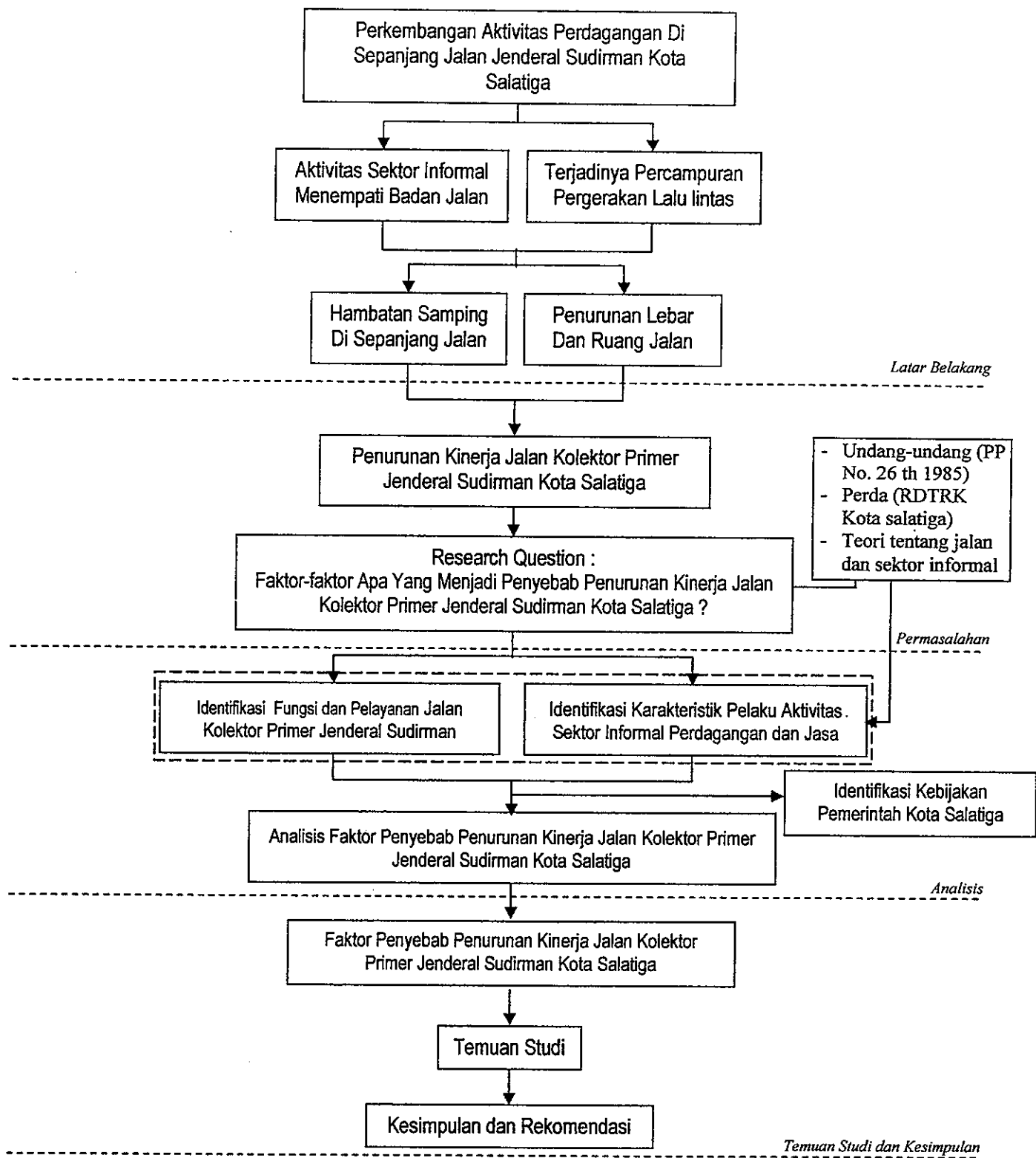
Pembangunan yang ada di Kota Salatiga sebagian besar terkonsentrasi di kawasan pusat kota. Perkembangan kegiatan, terutama perdagangan dan jasa cenderung tumbuh di sepanjang jalur-jalur kepadatan lalu lintas tinggi. Hal ini mengakibatkan tarikan pergerakan pengunjung dan dapat mengakibatkan konflik lalu lintas, seperti kemacetan, parkir bahu jalan dan sebagainya.

Jalan Jenderal Sudirman merupakan jalan kolektor primer di Kota Salatiga yang dilalui oleh pergerakan lalu lintas lokal dan regional, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang ke jalan-jalan yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan. Dalam perkembangannya kinerja Jalan kolektor primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga mengalami banyak penurunan.

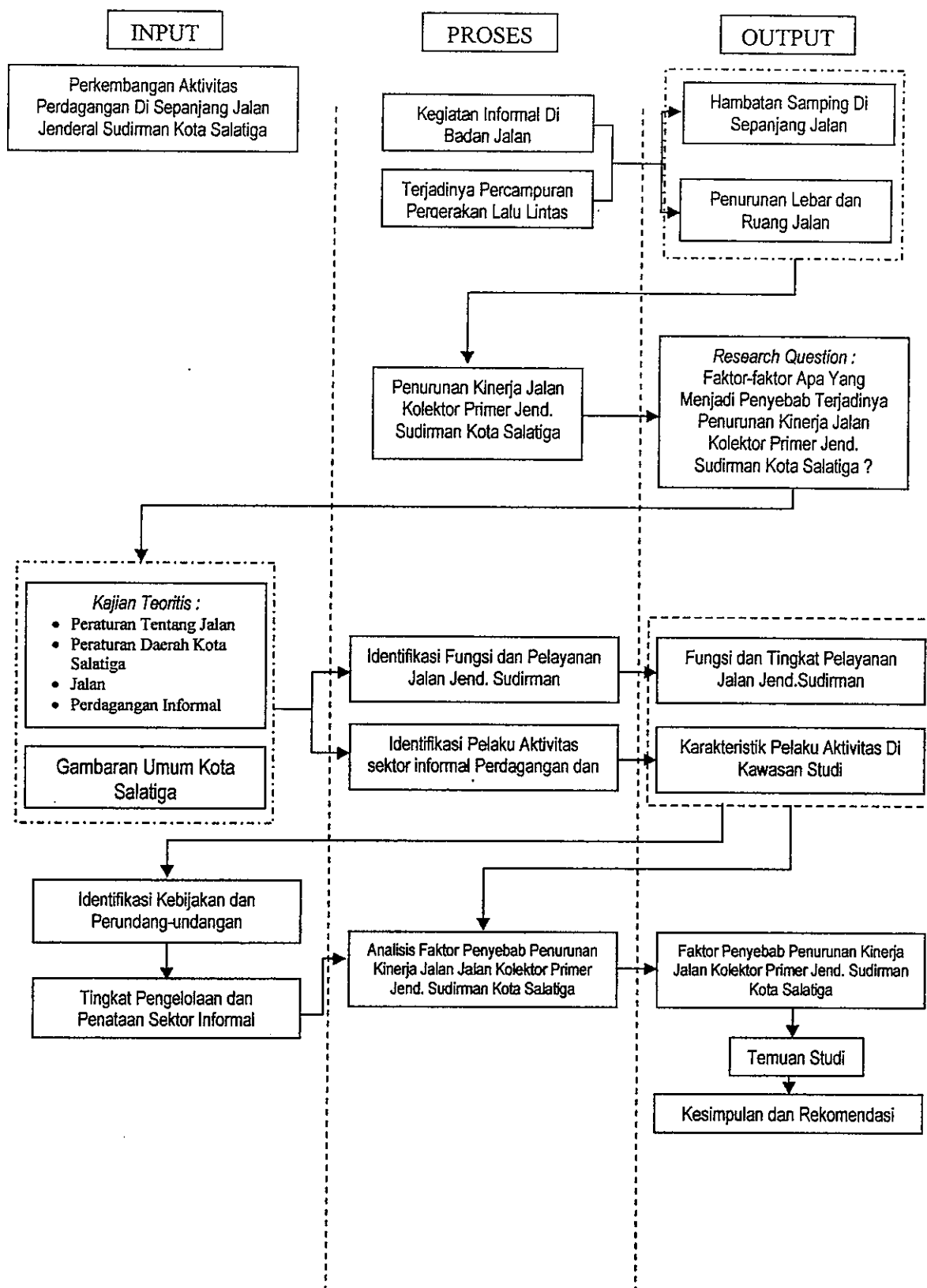
Adanya aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga menumbuhkan berbagai masalah perkotaan, diantaranya pemanfaatan ruang aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa yang menggunakan ruang badan jalan, konflik lalu-lintas akibat dari percampuran aktivitas pergerakan dengan aktivitas ekonomi, serta penurunan fungsi lingkungan sepanjang koridor jalan.

Untuk memecahkan permasalahan di atas, maka dalam penelitian ini dikaji melalui identifikasi fungsi dan tingkat pelayanan jalan, dan identifikasi karakteristik pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa, yang nantinya akan dibandingkan dengan kebijakan pemerintah kota yang ada.

Selanjutnya pada tahap analisis faktor penyebab penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga yang bertujuan memperoleh faktor penyebab penurunan kinerja jalan.



GAMBAR 1.3
KERANGKA PEMIKIRAN



GAMBAR 1.4
KERANGKA ANALISIS

1.6 Pendekatan dan Metode Penelitian

1.6.1 Pendekatan Studi

Proses pendekatan studi adalah tahapan operasional yang digunakan dalam mencapai tujuan studi. Tahapan operasional studi yang dimaksudkan di sini adalah urutan langkah-langkah yang dilakukan dalam studi ini mulai dari awal sampai akhir sebagai upaya dalam mengembangkan studi agar mendapat penyelesaian permasalahan yang berkaitan dengan penurunan kinerja jalan kolektor primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga akibat aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa. Jenis penelitian yang dikembangkan dalam studi ini berupa jenis penelitian **evaluasi studi**, karena dalam penelitian ini kajian yang diangkat adalah mencari faktor-faktor yang mempengaruhi penurunan kinerja jalan kolektor primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga akibat aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa. Pendekatan studi yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- *Pendekatan Deskriptif*

Tujuan dari metode ini adalah untuk menggambarkan keadaan yang ada pada saat penelitian dilakukan dan mengetahui sebab akibat melalui identifikasi dari gejala yang ada dari permasalahan. Dikaitkan dengan permasalahan studi, pendekatan secara deskriptif ini digunakan untuk mengidentifikasi fungsi dan kapasitas jalan kolektor primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga serta identifikasi karakteristik pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa.

Diharapkan dengan menggunakan pendekatan deskriptif dapat mengetahui tingkat penurunan fungsi Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga.

- *Pendekatan Normatif*

Pendekatan secara normatif adalah metode analisis terhadap keadaan obyek yang seharusnya mengikuti suatu aturan atau pedoman ideal tertentu. Adapun aturan baku

tersebut merupakan standar yang ditetapkan oleh pemerintah (yang dalam hal ini adalah Pemerintah Kota Salatiga) sebagai landasan hukum, dalam hal ini berupa peraturan-peraturan atau standar baku/teori-teori terhadap penetapan dan pengelolaan lokasi perdagangan informal (PKL), serta perundang-undangan tentang transportasi/jaringan jalan. Standar baku serta peraturan-peraturan yang dimaksud dapat berupa Rencana Detail Tata Ruang Kota Salatiga, PP. No. 26/1985 dan UU No.13/1980 tentang klasifikasi dan fungsi jalan.

1.6.2 Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data

1.6.2.1 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang akan digunakan untuk mendukung studi ini ada dua metode, yaitu:

❖ Pengumpulan Data Sekunder

Merupakan salah satu cara memperoleh data secara tak langsung atau lebih dikenal dengan sebutan survei sekunder. Survei tersebut dilakukan ke instansi-instansi terkait yang sekiranya mempunyai wewenang terhadap keberadaan dan permasalahan Jalan Jend. Sudirman Kota Salatiga seperti Dinas Perhubungan, Dinas Tata Kota, Badan Pengembangan dan Perencanaan Daerah serta beberapa badan pengelolaan dalam kawasan lainnya baik formal maupun informal. Adapun data yang dibutuhkan tercantum pada tabel 1.1.

❖ Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer dalam studi ini ditujukan kepada masyarakat konsumen maupun pelaku aktivitas informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman serta kepada instansi terkait terhadap permasalahan sektor informal

dalam hal ini pihak Dinas Pasar dan Pedagang Kaki Lima. Pengumpulan data primer terhadap masyarakat diajukan berupa lembar kuesioner yang diarahkan untuk dapat menjawab pertanyaan faktor penyebab penurunan kinerja jalan akibat sektor informal perdagangan dan jasa. Sedangkan pengumpulan data primer terhadap instansi terkait dilakukan melalui wawancara guna mengetahui seberapa jauh pelaksanaan kebijakan pemerintah yang diterapkan terhadap pengelolaan dan pembinaan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga.

1.6.2.2 Teknik Pengolahan dan Penyajian Data

a. Penentuan Variabel

Istilah “variabel” didefinisikan sebagai objek penelitian yang bervariasi, dan selalu digunakan dalam setiap jenis penelitian. Variabel ini digunakan untuk mengidentifikasi faktor yang berpengaruh terhadap penurunan fungsi Jalan Jend. Sudirman akibat aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa. Adapun variabel yang digunakan dalam studi ini adalah variabel yang bersifat kualitatif dan variabel kuantitatif.

- **Variabel Kualitatif**

Variabel kualitatif dalam studi ini meliputi; tingkat pendapatan, tingkat pendidikan, maksud dan tujuan beraktivitas dan menggunakan ruang pada Jalan Jend. Sudirman Kota Salatiga. Selain itu, variabel kualitatif yang digunakan adalah jangkauan pencapaian, dan kenyamanan pengguna ketika berada di kawasan aktivitas Jalan Jend. Sudirman Kota Salatiga.

- **Variabel Kuantitatif**

Variabel kuantitatif dalam studi ini meliputi; perhitungan kapasitas dan fungsi jalan akibat gangguan samping.

b. Penentuan Jumlah Sampel

Studi ini menggunakan sampel untuk bahan studi dengan alasan bahwa peneliti tidak mungkin untuk mengamati seluruh anggota populasi, dan juga sampel penggunaan ini sangat berguna untuk menghemat waktu, biaya, dan tenaga. Sebelum dilakukan pengambilan sampel, tentunya jumlah populasi telah diperhitungkan terlebih dahulu. Jumlah populasi yang digunakan adalah jumlah penduduk Kota Salatiga, hal ini dikarenakan penduduk adalah objek utama studi baik sebagai pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa, juga sebagai konsumen aktivitas tersebut. Adapun penentuan jumlah sampel yang diambil dalam studi ini ditentukan dengan menggunakan formula :

$$n = \frac{NZ^2 p(1-p)}{Nd^2 + Z^2 p(1-p)}$$

N = Jumlah Populasi

Z = Variabel Normal

d = Besar toleransi penyimpangan

p = Proporsi populasi

(Sugiarto, 2001:60)

Dalam studi ini, tingkat kepercayaan yang diambil adalah 95 % sehingga nilai Z yang didapat adalah 1.96, dengan besarnya toleransi penyimpangan 5 %. Oleh karena proporsi populasi dalam studi ini tidak diketahui sebelum dilakukannya analisis, maka rumus ukuran sampel ini menggunakan nilai $p = 0,5$, sebab menurut Sugiarto, jumlah sampel ini dapat diperoleh jika nilai $p = 0,5$. Maka dari itu, ukuran sampel yang dibutuhkan dengan populasi jumlah penduduk sebesar 145.649 jiwa adalah (Sugiarto, 2001: 60):

$$n = \frac{(145.649)(1,96)^2 (0,50)(1-0,50)}{(145.649)(0,1)^2 + (1,96)^2 (0,5)(1-0,50)}$$

$$n = 95$$

c. Data

TABEL 1.1
TABEL DATA YANG DIGUNAKAN

No	Data	Jenis	Bentuk Data	Sumber
1.	Tingkat kenyamanan penggunaan jalan	Primer	Keterangan/ Angka/ Peta	Wawancara dan kuesioner
3.	Intensitas pergerakan lalu lintas	Primer/ Sekunder		Dinas Perhubungan dan observasi
4.	Jarak berjalan sepanjang koridor jalan	Primer		Observasi
5.	Kemudahan pencapaian skala kota	Primer		Wawancara dan kuesioner
6.	Tingkat pendapatan pengguna jalur Jalan Jend. Sudirman	Primer		Wawancara dan kuesioner
8.	Mata pencaharian pengguna jalur Jalan Jend. Sudirman	Primer		Wawancara dan kuesioner
9.	Tingkat pendidikan pengguna jalur Jalan Jend. Sudirman	Primer		Wawancara dan kuesioner
10.	Intensitas kebutuhan penggunaan koridor jalan	Primer		Wawancara dan kuesioner
11.	Kebijakan pemerintah terhadap pengelolaan sektor informal	Primer dan Sekunder		Dinas Tata Kota
12.	Lebar jalan	Sekunder		Dinas Perhubungan
13.	Panjang Jalan	Sekunder		Dinas Perhubungan
13.	Pola pergerakan lalu lintas	Sekunder		Dinas Perhubungan
14.	Kecepatan kendaraan	Primer		Observasi
15.	Jumlah penduduk	Sekunder		BPS Kota Salatiga

Sumber : Hasil Analisis 2005

TABEL 1.2.
KLASIFIKASI VARIABEL BERDASARKAN DATA

No.	Variabel	Tolok Ukur
1.	Tingkat kenyamanan penggunaan jalan	Nyaman Cukup Nyaman Tidak Nyaman
2.	Intensitas pergerakan lalu lintas (kawasan pertokoan lokal) <i>(Black : 1978)</i>	Lancar (≤ 85 kendaraan/100 m) Kurang lancar (85 – 136 kendaraan/100 m) Macet (≥ 136 kendaraan/100 m)
3.	Waktu tempuh kendaraan (standar jalan kolektor primer) <i>PP No. 26 Tahun 1985</i>	> 60 km/jam 40 – 60 km/jam < 40 km/jam
4.	Tingkat pendapatan pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jend. Sudirman	> 3 jt 1 -3 jt < 1 jt
5.	Intensitas kebutuhan penggunaan koridor jalan	Selalu (tiap hari) Sering (3 – 7 hari sekali) Jarang (8 – 30 hari sekali)

No.	Variabel	Tolok Ukur
6.	Jangkauan pencapaian lokasi skala kota (jarak terjauh didasarkan pada jangkauan jarak lokasi terhadap pinggiran kota)	Dekat (< 2 km)
		Sedang (2 – 5 km)
		Jauh (5 km)

Sumber : Hasil Analisis 2005

1.6.3 Teknik Analisis

Pada tahap ini akan dilakukan berbagai analisis untuk menghasilkan perumusan usulan yang sistematis dan tepat sasaran. Informasi atau data yang didapat dan telah melalui proses pengelompokan dan pengklasifikasian kemudian dianalisis dengan menggunakan metode analisis kualitatif serta kuantitatif.

1.6.3.1 Metode Kualitatif

Teknik analisis dengan metode kualitatif yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah meliputi metode analisis deskriptif, metode analisis normatif.

- *Metode Analisis Deskriptif Untuk Mengetahui Justifikasi Tingkat Penurunan Kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman*

Pendekatan Deskriptif digunakan untuk menggambarkan dan mengetahui tingkat penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman, dimana keadaan ini didasarkan pada karakteristik fungsi dan perhitungan kapasitas Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga. dan karakteristik aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jend. Sudirman Kota Salatiga secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antara fenomena yang diselidiki. Data yang dibutuhkan dalam analisis ini adalah data kuantitatif dan data kualitatif. Setelah data terkumpul, data kualitatif dianalisis secara naratif menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan. Sedangkan data kuantitatif dianalisis secara dijumlahkan, diklasifikasi, dan dipresentasikan. Dalam studi ini, data kuantitatif dibutuhkan dalam perhitungan kapasitas

jalan akibat gangguan samping. Hasil analisis data kuantitatif dapat berupa tabel, grafik, gambar, dan pemetaan.

• *Metode Analisis Deskriptif Untuk Mengetahui Karakteristik Sektor Informal Perdagangan dan Jasa.*

Dalam proses mengkaji karakteristik aktivitas sektor informal, didasarkan pada karakteristik fisik dan karakteristik lokasi sektor informal. Dalam kajian karakteristik fisik sektor informal lebih berpedoman pada literatur-literatur yang berkaitan dengan sektor informal yang nantinya akan dibahas pada Bab II penelitian, sedangkan dalam mengkaji karakteristik lokasi sektor informal berpedoman terhadap analisis hasil kuesioner terhadap pelaku aktivitas sektor informal, adapun variabel pokok sebagai dasar penilaian, adalah:

1. Variabel Pemilihan Lokasi Aktivitas Sektor Informal, yang memuat variabel:
 - a. Kemudahan jangkauan konsumen
 - b. Biaya transportasi
 - c. Luas ruang aktivitas
 - d. Tingkat keamanan
 - e. Keramaian kawasan
 - f. Daya saing
 - g. Kebersihan lingkungan
2. Keuntungan Beraktivitas Pada Lokasi Di Sepanjang Jalan Jenderal Sudirman, yang berisikan variabel:
 - a. Kestrategisan lokasi
 - b. Biaya transportasi
 - c. Kebersihan lingkungan
 - d. Legalitas penempatan lokasi

- e. Keramaian kawasan
- f. Daya saing
- g. Tingkat keamanan

Penentuan variabel tersebut berdasarkan literatur mengenai karakteristik lokasi sektor informal menurut Mc.Gee and Yeung, 1977:63-64.

- *Metode Analisis Normatif Untuk Mengkaji Permasalahan Studi Ditinjau dari Aspek Kebijakan dan Perundang-undangan Yang Diterapkan*

Normatif, yaitu metode analisis terhadap keadaan obyek yang seharusnya mengikuti suatu aturan atau pedoman ideal tertentu. Metode analisis ini diarahkan dalam mengidentifikasi kebijakan Pemerintah Kota Salatiga terhadap pengendalian dan pengelolaan ruang kawasan perkotaan, terutama dikaitkan dengan penggunaan ruang oleh aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman. Kebijakan yang dikaji dalam studi ini berupa RUTRK Kota Salatiga, serta untuk PP. No. 26/1985 dan UU No.13/1980 tentang klasifikasi dan fungsi jalan mengetahui fungsi dan peran Jalan Jenderal Sudirman, PERDA No. 2 tahun 2003 tentang Pedagang Kaki Lima.

Penilaian dari beberapa variabel diatas didasarkan pada hasil survei primer yang berupa kuesioner terhadap pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Kolektor primer Kota Salatiga. Data yang diperoleh selanjutnya dibobotkan atau dipersentasikan ke dalam bentuk tabel ataupun diagram. Bobot atau persentase tertinggi dari variabel tersebut merupakan faktor penyebab penurunan fungsi Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga akibat aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa.

1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika Pembahasan dari studi ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini dibahas hal-hal yang melatar belakangi, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup studi, kerangka pemikiran, pendekatan dan metodologi pelaksanaan studi serta sistematika pembahasan.

BAB II KAJIAN SISTEM TRANSPORTASI KOTA, PELAYANAN JALAN, AKTIVITAS SEKTOR INFORMAL

Bab ini terdiri dari pengertian tentang sistem transportasi kota, teori fungsi dan pelayanan jalan, pengertian aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa serta kaitannya dengan perkembangan sistem keruangan yang digunakan untuk menjawab rumusan permasalahan dan analisis yang dilakukan.

BAB III TINJAUAN UMUM JALAN JENDERAL SUDIRMAN KOTA SALATIGA

Bab ini berisi letak Jalan Jenderal Sudirman terhadap Kota Salatiga, kondisi sistem transportasi Kota Salatiga, fungsi serta pelayanan jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga, kondisi lingkungan sepanjang Jalan Jenderal Sudirman, dan kebijaksanaan pemerintah Kota Salatiga terhadap fungsi Jalan Jenderal Sudirman menurut RUTRK Kota Salatiga.

BAB IV ANALISIS PENURUNAN KINERJA JALAN KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN KOTA SALATIGA

Bab ini berisi analisis terhadap karakteristik fungsi dan pelayanan Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga, karakteristik aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa, serta analisis faktor penyebab penurunan kinerja jalan.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan, temuan studi dan rekomendasi.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA SISTEM TRANSPORTASI KOTA, PELAYANAN JALAN, SERTA AKTIVITAS SEKTOR INFORMAL

2.1 Transportasi

2.1.1 Definisi Transportasi

Perencanaan transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perencanaan kota. Rencana kota tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola perangkutannya akan menghasilkan kesemrawutan lalu lintas dan menurunkan kualitas kota di kemudian hari, sebaliknya, jika tercipta sistem perangkutan yang aman dan lancar maka keteraturan kota akan terwujud.

Perencanaan transportasi itu sendiri didefinisikan sebagai suatu proses yang tujuannya untuk mengembangkan sistem angkutan yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman, murah, cepat, dan nyaman (Overgaard, 1966 :12). Perencanaan transportasi sangat dibutuhkan sebagai konsekuensi dari pertumbuhan, keadaan lalu lintas, dan perluasan kota

Berikut ini beberapa pendapat para ahli mengenai definisi transportasi/ perangkutan, yaitu:

1. Warpani, (1990 :20)

Perangkutan adalah kegiatan memindahkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat ke tempat lainnya, baik dengan atau tanpa sarana, dimana peranan perangkutan ini sangat penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran, dan daerah permukiman sebagai tempat tinggal konsumen.

2. Tamin, (1997 :48)

Transportasi adalah merupakan suatu sistem yang terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro yang meliputi sistem kegiatan, sistem pergerakan, sistem jaringan, dan ketiganya tercakup dalam sistem transportasi makro yaitu sistem kelembagaan.

3. Kamus Tata Ruang, (DIRJEN Cipta Karya DPU-IAPI, 1998 :37)

Transportasi adalah segala hal yang berkaitan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain.

4. Morlok (1978 :6)

Transportasi adalah suatu tindakan, proses, atau mentransportasikan atau sedang di transportasikan. Dan kata kerja *to transport* berarti memindahkan dari suatu tempat ke tempat yang lain.

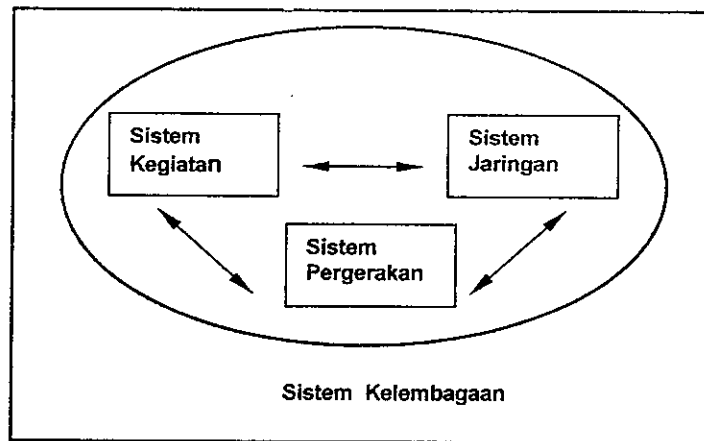
5. Salim (1993 : 2)

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain yang berfungsi untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain.

2.1.2 Sistem Transportasi

Permasalahan transportasi tidak akan dapat diatasi tanpa adanya pemikiran yang komprehensif sebab transportasi tidak berdiri sendiri, akan tetapi merupakan suatu sistem yang kompleks dan tersusun dari elemen-elemennya.

Sistem didefinisikan sebagai gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan (Tamin, 1997: 46), dan sistem transportasi mempunyai bentuk makro yang terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Adapun sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari (Tamin, 1997: 48).



Sumber : Tamin, 1997:48

GAMBAR 2.1
SISTEM TRANSPORTASI MAKRO

Gambar sistem transportasi diatas menjelaskan keterkaitan antara **sistem kegiatan**, **sistem pergerakan**, dan **sistem jaringan** yang tercakup dalam **sistem kelembagaan**. Pergerakan lalu lintas timbul karena adanya poses pemenuhan kebutuhan yang tidak bisa terpenuhi di tempat kita berada. Dan setiap guna lahan atau **sistem kegiatan** mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan tersebut. Sistem kegiatan ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain-lain.

Pergerakan yang dibangkitkan dari sistem kegiatan yang berupa pergerakan manusia dan/atau barang tersebut tentunya membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi bergerak sebagai penunjang pergerakan, yang dikenal dengan **sistem jaringan**. Sistem jaringan ini meliputi sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bis dan kereta api, bandara, dan pelabuhan laut.

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan ini menghasilkan **sistem pergerakan** manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki). Jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu

lintas yang baik maka akan tercipta suatu sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungannya.

Dalam usaha untuk menjamin terwujudnya kondisi diatas, maka diperlukan adanya intervensi dari sistem kelembagaan terhadap sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan.

2.1.3 Unsur-unsur Transportasi

Sistem transportasi dan komunikasi diciptakan atau dikembangkan setelah ada permintaan untuk memenuhi kebutuhan transportasi dan komunikasi tersebut. Transportasi tidak akan berfungsi dan berarti, bahkan justru merugikan, jika barang maupun orang yang diangkut tidak terjamin sampai di tujuan dengan “selamat”. Pengertian sampai dengan selamat yaitu berada dalam kondisi tidak mengalami kekurangan apapun, barang tidak menjadi rusak atau cacat dan/atau orang tidak mengalami cedera. Ini mengandung arti bahwa transportasi harus mempunyai syarat aman dan nyaman. Syarat nyaman lebih tertuju pada perangkutan orang, dimana orang yang bepergian hendaknya berada dalam keadaan nyaman, senang, tidak menderita akibat sarana dan prasarana yang tidak bisa memberikan suasana nyaman, kelelahan, dan kebosanan sekecil mungkin (Warpani, 1990:18).

Warpani menjelaskan bahwa di dalam perangkutan tersangkut lima unsur pokok yakni (Warpani, 1990:4):

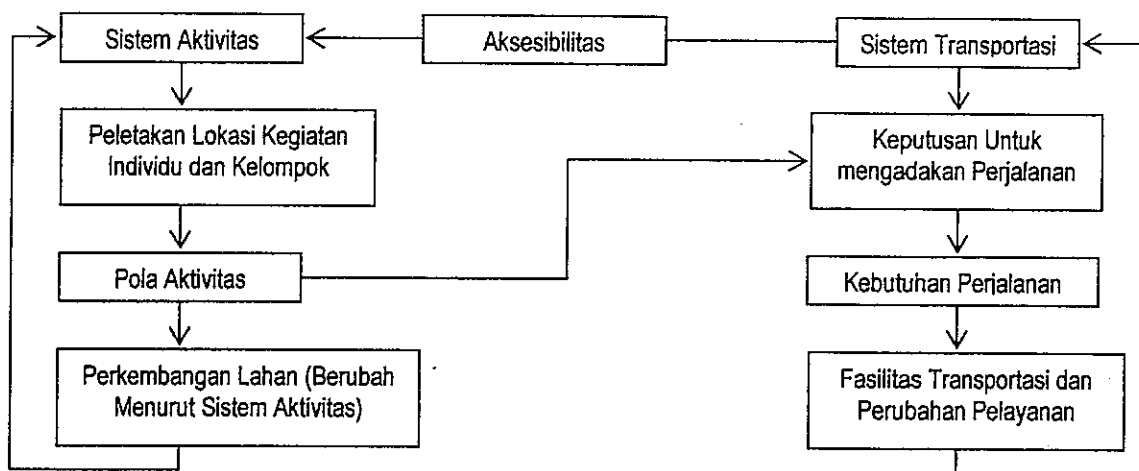
1. Manusia, yang membutuhkan
2. Barang, yang dibutuhkan
3. Kendaraan, sebagai alat angkut
4. Jalan, sebagai prasarana angkutan
5. Organisasi, yaitu pengelola angkutan

2.2 Penggunaan Lahan dan Transportasi

Interaksi antara penggunaan lahan dan transportasi sangatlah kuat, dimana perkembangan penggunaan lahan akan mempengaruhi perkembangan transportasi, dan sebaliknya perkembangan bentuk susunan mempengaruhi pola penggunaan lahan dimana didalamnya terdapat tuntutan terhadap aksesibilitas. Perkembangan sistem aktivitas di perkotaan menyebabkan peletakan lokasi kegiatan individu dan kelompok menjadi tersebar dalam ruang sehingga muncullah pola aktivitas baru pada lokasi kegiatan tersebut, dan terjadilah perkembangan penggunaan lahan di perkotaan. Pola aktivitas yang multidimensi ini mendorong manusia untuk mengadakan perjalanan sehingga terjadi peningkatan terhadap perjalanan. Peningkatan pergerakan ini akan menuntut pengembangan terhadap penyediaan fasilitas transportasi dan peningkatan pelayanannya. Maka terjadilah perkembangan terhadap sistem transportasi.

Setiap penggunaan lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan (Tamin, 1997:46) Sistem kegiatan yang terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, olah raga, berbelanja, dan bertamu ini berlangsung di atas sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah, dan lain-lain). Potongan sebidang tanah ini biasa disebut lahan. Pengguna lahan dalam kota selalu menunjukkan kegiatan perkotaan yang menempati petak yang bersangkutan. Setiap petak tersebut dapat dicirikan dengan ukuran dasar, yaitu jenis kegiatan, intensitas penggunaan, dan hubungan antar guna lahan. (Warpani, 1990:75)

Meyer dan Miller dalam bukunya *Urban Transportation Planning*, menggambarkan interaksi yang terjadi antara guna lahan dan transportasi seperti gambar 2.2 yang tampak berikut ini:



Sumber : Meyer & Miller, 1984:63

GAMBAR 2.2
INTERAKSI PENGGUNAAN LAHAN DAN TRANSPORTASI

2.3 Jalan

2.3.1 Pengertian dan Klasifikasi Jalan

Terdapat berbagai macam klasifikasi jalan sesuai dengan keperluannya.

Pengelompokan jalan menurut wewenang pembinaan terbagi atas (Dirjen Dikti, 1995) :

1. Jalan Nasional

Merupakan jalan umum dengan pembinaan yang dilakukan oleh Menteri

2. Jalan Daerah

Jalan propinsi, jalan kotamadya dan jalan kabupaten yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah Daerah

3. Jalan Khusus

Jalan bukan untuk umum yang pembinaannya dilakukan oleh pemilik jalan.

Selain itu, untuk perancangan teknis sesuai dengan standar perencanaan Geometrik untuk jalan Perkotaan, jalan dibagi menjadi :

- Tipe I Kelas I dan II

- Tipe II Kelas I, II, III, IV

Sedangkan berdasarkan muatan sumbu terberat (MST) kendaraan dan kinstruksi halan menurut PP No. 43 tahun 1992, jalan dibagi menjadi kelas I, II, IIIA, IIIB, IIIC.

Berdasarkan klasifikasi fungsinya menurut UU No.13/1980 dan PP No.26/1985, jaringan jalan dibagi menjadi jaringan jalan primer dan sekunder, yang masing-masing terdiri dari jalan arteri, kolektor, dan lokal.

- Jalan Arteri, yaitu jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
- Jalan Kolektor, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpulan dan pembagian dengan ciri-ciri merupakan perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.
- Jalan Lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dengan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Untuk lebih jelasnya tentang klasifikasi syarat kelas jalan, fungsi dan kelas jalan dapat dilihat pada tabel 2.1.

TABEL 2.1
KLASIFIKASI FUNGSI DAN SYARAT JALAN

NO.	BERDASAR		
	PP No.43/1993	PP No.26/1985	
1.	Kelas I, Arteri, MST > 10 ton Kendaraan 2,50 x 18,00 m	Arteri Primer Kecepatan Rencana ≥ 60 km/jam Lebar Perkerasan ≥ 8 m	Arteri Primer → Kota Jenjang 1-1 atau 1-2 Kolektor Primer → Kota Jenjang 2-2 atau 2-3 Lokal Primer → Kota Jenjang 2-Persil, 2-Persil, 3-3, 3-Persil, dst.
2.	Kelas II, Arteri, MST = 10 ton Kendaraan 2,50 x 18,00 m	Kolektor Primer Kecepatan Rencana ≥ 40 km/jam Lebar Perkerasan ≥ 7 m	Arteri Sekunder → Kawasan Primer – Kawasan Sekunder 1 Sekunder 1-2 Kolektor Sekunder → Kawasan Sekunder 2-2, Kawasan Sekunder 2-3 Lokal Sekunder → Kawasan Sekunder 1-Perumahan
3.	Kelas IIIa, Arteri/Kolektor, MST > 8 ton Kendaraan 2,50 x 18,00 m	Lokal Primer Kecepatan Rencana ≥ 20 km/jam Lebar Perkerasan ≥ 6 m	Kawasan Sekunder 2-Perumahan Kawasan Sekunder 3-Perumahan Jalan Nasional → AP, KP antara ibukota Propinsi (K1), Strategis Nasional
4.	Kelas IIIB, Kolektor, MST = 8 ton Kendaraan 2,50 x 12,00 m	Arteri Sekunder Kecepatan Rencana ≥ 30 km/jam Lebar Perkerasan ≥ 8 m	Jalan Propinsi → KP Ibukota Propinsi –Ibukota Kabupaten/Kodya (K2) KP antara Ibukota Kabupaten/Kodya (K3), Strategis Propinsi dan dalam DKI

NO.	BERDASAR		
	PP No.43/1993	PP No.26/1985	
5.	Kelas IIIC, Kolektor, MST < 8 ton Kendaraan 2,10 x 9,00 m	Kolektor Sekunder Kecepatan Rencana ≥ 20 km/jam Lebar Perkerasan ≥ 7 m	Jalan Kabupaten \rightarrow KP lainnya (K4), LP, Jalan Sekunder selain di atas, Strategis Kabupaten
6.		Lokal Sekunder Kecepatan Rencana ≥ 10 km/jam Lebar Perkerasan ≥ 5 m	Jalan Desa \rightarrow Jaringan jalan Sekunder di dalam desa
CATATAN 1. Wewenang Penetapan Status Jalan Nasional : Oleh Menteri PU Propinsi : Oleh Menteri Dalam Negeri Kabupaten : Oleh Gubernur Kota : Oleh Gubernur Desa : Oleh Bupati 2. Wewenang Pemeliharaan Jalan dilimpahkan Menteri PU ke Pemda Tk.I/II (Desentralisasi)			

Sumber : Departemen Perhubungan, Tahun 1997

Jalan arteri adalah jalan utama, jalan kolektor dan jalan lokal adalah jalan minor. Klasifikasi jalan menurut Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang prasarana jalan dan lalu lintas dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

TABEL 2.2
FUNGSI, KELAS DAN KAPASITAS MODA ANGKUTAN

Fungsi Jalan	Kelas Jalan	Data Kendaraan		
		Lebar (mm)	Panjang (mm)	Sumbu Terberat (ton)
Arteri	I	2500	18.000	> 10
Arteri	II	2500	18.000	10
Arteri/Kolektor	IIA	2500	18.000	8
Kolektor	IIIB	2500	12.000	8
Lokal	IIIC	2100	9.000	8

Sumber : Departemen Perhubungan, Tahun 1997

Namun menurut Pignataro, menurut fungsinya jalan dapat diklasifikasikan sebagai berikut (Pignataro, 1973:176) :

1. Arterial Highway

Merupakan jalan raya untuk rute berkesinambungan tidak memiliki kontrol akses

2. Expecting

Jalan raya arteri yang terbagi dengan kontrol akses sebagian/sepenuhnya.

3. *Freeway*

Expressway dengan kontrol akses penuh

4. *Parkway*

Jalan raya arteri untuk lalu lintas non komersial dengan kontrol akses penuh/sebagian

5. *Major Highway*

Jalan raya arteri dengan persimpangan pada tanjakan dan akses langsung pada suatu properti dimana rancangan geometris dan ukuran-ukuran kontrol lalu lintas digunakan untuk memperlancar pergerakan-pergerakan lalu lintas yang aman.

6. *Through Highway*

Setiap highway pada jalan masuknya bagi lalu lintas kendaraan di jalan raya yang berpotongan diminta berhenti/mengalah sebelum masuk/menyeberang.

7. *Local Street/Road*

Jalan yang diutamakan untuk akses pada tempat tinggal, bisnis/properti lainnya

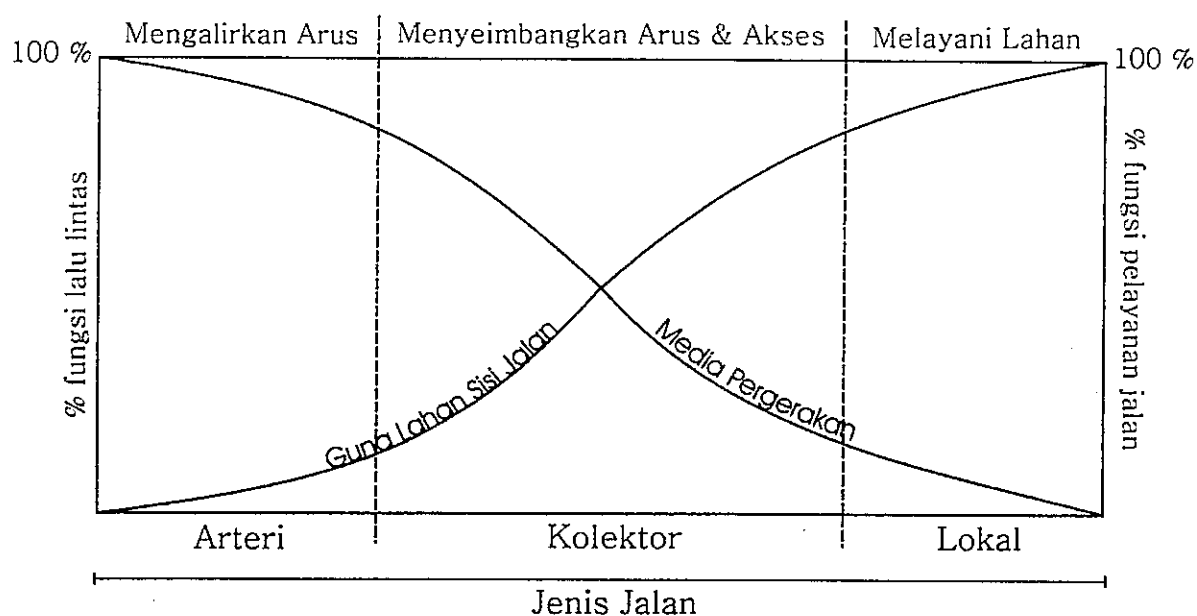
8. *Frontage Road*

Jalan yang berdekatan dan besarnya sejajar dengan *expressway*, *freeway*, dan *parkway*.

Jalan ini dirancang untuk menahan, mengumpulkan, dan mendistribusikan lalu lintas yang akan melintas, memasuki, atau meninggalkan suatu highway dan untuk melengkapi akses ke properti yang kalau tidak akan terisolir.

2.3.2 Fungsi dan Peranan Jalan

Jalan mempunyai dua fungsi yang berbeda yaitu untuk menggerakkan volume lalu lintas yang tinggi secara efisien dan menyediakan akses bagi lahan sekitarnya. Jika jalan berfungsi sebagai media pergerakan yang diutamakan maka fungsi akses ke lahan sekitarnya menjadi terganggu.



Sumber : Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, DIRJEN Perhubungan Darat, Tahun 1997

GAMBAR 2.3
FUNGSI DAN PERANAN JALAN

Akses kendaraan diartikan sebagai kendaraan pribadi yang ingin parkir, kendaraan barang yang ingin berhenti untuk bongkar muat barang, bus yang menaikkan dan menurunkan penumpang. Jalan yang mempunyai akses tinggi menyebabkan gangguan pada kelancaran arus lalu lintas, pengurangan kecepatan, volume dan kapasitas jalan. Jalan harus digunakan hanya salah satu yaitu akses yang tinggi atau kecepatan yang tinggi, keduanya mempunyai sifat yang bertentangan dan tidak dapat disatukan kedua-duanya.

2.3.3 Tingkat Pelayanan Jalan

Adapun tingkat pelayanan (VCR) dilakukan dengan persamaan sebagai berikut :

$$VCR = V/C$$

Dimana ;

VCR = Volume kapasitas ratio (nilai tingkat pelayanan)

V = Volume lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas ruas jalan (smp/jam)

Nilai VCR berdasarkan IHCM (*Indonesian Highway Capacity Manual*) adalah sebagai berikut :

- 0,01 – 0,7 = kondisi pelayanan sangat baik, dimana kendaraan dapat berjalan dengan lancar
- 0,7 – 0,8 = kondisi pelayanan baik, dimana kendaraan berjalan lancar dengan sedikit hambatan
- 0,8 – 0,9 = kondisi pelayanan cukup baik, dimana kendaraan berjalan lancar tapi dengan hambatan lalu lintas sudah lebih mengganggu
- 0,9 – 1,0 = kondisi pelayanan kurang baik, dimana kendaraan berjalan dengan banyak hambatan
- 1,0 keatas = berjalan sangat lambat dan cenderung macet, banyak kendaraan akan berjalan pada bahu jalan

2.3.4 Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan adalah tingkat arus minimum dimana kendaraan dapat diharapkan untuk melalui suatu potongan jalan pada periode waktu tertentu untuk kondisi lajur/jalan, lalu lintas, pengendalian lalu lintas dan kondisi cuaca yang berkaku.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kapasitas jalan adalah (a) kondisi jalan meliputi kelas jalan, lingkungan sekitar, lebar bahu jalan, lebar lajur jalan dan kebebasan lateral (dari fasilitas pelengkap lalu lintas), (b) kondisi lalu lintas, meliputi mobil penumpang, kendaraan barang, dan bis.

Perhitungan kapasitas ruas jalan dilakukan dengan menggunakan standar IHCM (*Indonesian Highway Capacity Manual*), dimana untuk daerah perkotaan dirumuskan sebagai berikut :

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

Dimana ;

C = kapasitas (smp/jam)

C_0 = kapasitas dasar (smp/jam)

FC_w = faktor koreksi kapasitas untuk lebar jalan

FC_{sp} = faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah (tidak berlaku untuk jalan satu arah)

FC_{sf} = faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping

FC_{cs} = faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (jumlah penduduk)

Kondisi ideal terjadi apabila, lebar lajur minimal 3,5 m ; kebebasan lateral minimal 1,75 m ; standar geometrik jalan baik ; kendaraan yang lewat kendaraan ringan dan ; tidak ada batas kecepatan.

2.3.4.1 Kapasitas Dasar

Kapasitas dasar adalah volume maksimum per jam yang lewat suatu potongan lajur jalan (untuk jalan multi lajur) atau suatu potongan jalan (untuk jalan dua lajur) pada kondisi jalan dan arus lalu lintas.

Kapasitas dasar C_0 ditentukan berdasarkan tipe jalan sesuai dengan nilai yang tertera pada tabel di bawah ini :

TABEL 2.3.
KAPASITAS DASAR

Type Jalan	Kapasitas Dasar (smp/jam)	Keterangan
Jalan 4 lajur berpembatas media atau jalan satu arah	1,650	Per lajur
Jalan 4 lajur tanpa pembatas median	1,500	Per lajur
Jalan 2 lajur tanpa pembatas median	2,900	Total dua arah

Sumber : IHCM 1997

2.3.4.2 Faktor Korelasi Kapasitas Akibat Pembagian Arah (FC_{sp})

Penentuan faktor koreksi untuk pembagian arah didasarkan pada kondisi arus lalu lintas dari kedua arah atau untuk jalan tanpa pembatas median. Untuk jalan satu arah dan/atau jalan dengan pembatas median, faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah adalah 1,0.

TABEL 2.4.
FAKTOR KOREKSI KAPASITAS AKIBAT PEMBAGIAN ARAH (FC_{sp})

Pembagian Arah (%-%)		50 – 50	55 – 45	60 – 40	65 – 35	70 – 30
FC _{sp}	2 lajur 2 arah tanpa pembatas media (2/2 UD)	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
	4 lajur 2 arah tanpa pembatas median (4/2 UD)	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Sumber : IHCM

2.3.4.3 Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Lebar Jalan (FC_w)

Faktor koreksi ditentukan berdasarkan lebar jalan efektif yang dapat terlihat pada tabel di bawah ini :

TABEL 2.5
FAKTOR KOREKSI KAPASITAS AKIBAT LEBAR JALAN

TIPE JALAN	LEBAR JALAN EFEKTIF (M)	FC _w
4 jalur berpembatas median atau jalan satu arah	Per lajur	
	3.00	0.92
	3.25	0.96
	3.50	1.00
	3.75	1.04
	4.00	1.08
4 jalur tanpa pembatas media	Per lajur	
	3.00	0.91
	3.25	0.95
	3.50	1.00
	3.75	1.05
	4.00	1.09
2 jalur tanpa pembatas median	Dua arah	
	5	0.56
	6	0.87
	7	1.00
	8	1.14
	9	1.25
	10	1.29
	11	1.34

Sumber : IHCM, 1997

2.3.4.4 Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Gangguan Samping (FC_{sf})

Beberapa klasifikasi untuk faktor kapasitas akibat gangguan samping dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

TABEL 2.6
KLASIFIKASI GANGGUAN SAMPING

Kelas Gangguan Samping	Jumlah Gangguan Per 200 meter per jam (dua arah)	Kondisi Tipikal
Sangat rendah	< 100	Permukiman
Rendah	100 – 299	Permukiman, beberapa transportasi umum
Sedang	300 – 499	Daerah industri dengan beberapa toko di pinggir jalan
Tinggi	500 – 899	Daerah komersial, aktivitas pinggir jalan tinggi
Sangat tinggi	> 900	Daerah komersial dengan aktivitas perbelanjaan pinggir jalan

Sumber : IHCM, 1997

TABEL 2.7
FAKTOR KOREKSI KAPASITAS AKIBAT GANGGUAN SAMPING (FC_{sf})
UNTUK JALAN YANG MEMPUNYAI BAHU JALAN

Tipe Jalan	Kelas Gangguan Samping	Faktor Koreksi Akibat Gangguan Samping dan Lebar Bahu Jalan			
		Lebar Bahu efektif			
		< 0,5	1,0	1,5	> 2,0
4 jalur 2 arah berpembatas median (4/2 UD)	Sangat rendah	0.96	0.98	1.01	1.03
	Rendah	0.94	0.97	1.00	1.02
	Sedang	0.92	0.95	0.98	1.00
	Tinggi	0.88	0.92	0.95	0.98
	Sangat tinggi	0.84	0.88	0.92	0.96
4 jalur 2 arah tanpa pembatas median (4/2 UD)	Sangat rendah	0.96	0.99	1.01	1.03
	Rendah	0.94	0.97	1.00	1.02
	Sedang	0.92	0.95	0.98	1.00
	Tinggi	0.87	0.91	0.94	0.98
	Sangat tinggi	0.80	0.86	0.90	0.95
2 jalur 2 arah tanpa pembatas median (4/2 UD)	Sangat rendah	0.94	0.96	0.99	1.01
	Rendah	0.92	0.94	0.97	1.00
	Sedang	0.89	0.92	0.95	0.98
	Tinggi	0.82	0.86	0.90	0.95
	Sangat tinggi	0.73	0.79	0.85	0.91

Sumber : IHCM, 1997

TABEL 2.8
FAKTOR KOREKSI KAPASITAS AKIBAT GANGGUAN SAMPING (FC_{st})
UNTUK JALAN YANG MEMPUYAI KERB

Tipe Jalan	Kelas Gangguan Samping	Faktor Koreksi Akibat Gangguan Samping dan Lebar Bahu Jalan			
		Lebar Bahu efektif			
		< 0,5	1,0	1,5	> 2,0
4 jalur 2 arah berpembatas median (4/2 UD)	Sangat rendah	0.95	0.97	0.99	1.01
	Rendah	0.94	0.96	0.98	1.00
	Sedang	0.91	0.93	0.95	0.98
	Tinggi	0.86	0.89	0.92	0.95
	Sangat tinggi	0.81	0.85	0.88	0.92
4 jalur 2 arah tanpa pembatas median (4/2 UD)	Sangat rendah	0.95	0.97	0.99	1.01
	Rendah	0.93	0.95	0.97	1.00
	Sedang	0.90	0.92	0.95	0.97
	Tinggi	0.84	0.87	0.90	0.93
	Sangat tinggi	0.77	0.81	0.85	0.90
2 jalur 2 arah tanpa pembatas median (4/2 UD)	Sangat rendah	0.93	0.95	0.97	0.99
	Rendah	0.90	0.92	0.95	0.97
	Sedang	0.86	0.88	0.91	0.94
	Tinggi	0.78	0.81	0.84	0.88
	Sangat tinggi	0.68	0.72	0.77	0.82

Sumber : IHCM, 1997

2.3.4.5 Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Ukuran Kota (FC_{cs})

Faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

TABEL 2.9
FAKTOR KOREKSI KAPASITAS AKIBAT UKURAN KOTA (FC_{cs})

Ukuran Kota (juta penduduk)	Faktor Koreksi Untuk Ukuran Kota
< 0.1	0.86
0.1 – 0.5	0.90
0.5 – 1.0	0.94
1.0 – 1.3	1.00
> 1.3	1.03

Sumber : IHCM, 1997

2.3.4.6 Faktor Ekuivalen Mobil Penumpang (emp)

Sesuai dengan satuan lalu lintas yang akan dibebankan kepada jaringan jalan serta kapasitas ruas-ruas jalan yang distimulasikan, maka seluruh jenis kendaraan di konversikan

ke dalam satuan mobil penumpang (smp), dengan besarnya faktor ekivalen smp perjenis kendaraan dan menurut jenis ruas jalan adalah dapat dilihat pada tabel-tabel berikut :

TABEL 2.10
EKIVALEN MOBIL PENUMPANG (emp) UNTUK JALAN 4 LAJUR 2 ARAH

Jenis Topografis Jalan	Arus Lalu Lintas (Kend/jam)		emp			
	Jalan Terbagi, Per Arah	Jalan Tak Terbagi, Total 2 Arah	Kend. Menengah-Berat	Bus Besar	Truk Besar	Sepeda Motor
Datar	0	0	1.2	1.2	1.6	0.5
	1000	1700	1.4	1.4	2.0	0.6
	1800	3250	1.6	1.7	2.5	0.8
	≥ 2150	≥ 3950	1.3	1.5	2.0	0.5
Perbukitan	0	0	1.8	1.6	4.8	0.4
	750	1350	2.0	2.0	4.6	0.5
	1400	2500	2.2	2.3	4.3	0.7
	≥ 1750	≥ 3150	1.8	1.9	3.5	0.4
Pegunungan	0	0	3.2	2.2	5.5	0.3
	550	1000	2.9	2.6	5.1	0.4
	110	2000	2.6	2.9	4.8	0.6
	≥ 1500	≥ 2700	2.0	2.4	3.8	0.3

Sumber : IHCM, 1997

TABEL 2.11
EKIVALEN MOBIL PENUMPANG (emp) UNTUK JALAN 2 LAJUR 2 ARAH TAK TERBAGI (TANPA MEDIAN)

Jenis Topografis Jalan	Arus Total (Kend/jam)	emp					
		Kend. Menengah-Berat	Bus Besar	Truk Besar	Sepeda Motor		
					Lebar (perkerasan) Jalan (meter)		
					< 6 m	6 – 8 m	> 8 m
Datar	0	1.2	1.2	1.8	0.8	0.6	0.4
	800	1.8	1.8	2.7	1.2	0.9	0.6
	1350	1.5	1.6	2.5	0.9	0.7	0.5
	≥ 1900	1.3	1.5	2.5	0.6	0.5	0.4
Perbukitan	0	1.8	1.6	5.2	0.7	0.5	0.3
	650	2.4	2.5	5.0	1.0	0.8	0.5
	1100	2.0	2.0	4.0	0.8	0.6	0.4
	≥ 1600	1.7	1.7	3.2	0.5	0.4	0.3
Pegunungan	0	3.5	2.5	6.0	0.6	0.4	0.2
	450	3.0	3.2	5.5	0.9	0.7	0.4
	900	2.5	2.5	5.0	0.7	0.5	0.3
	≥ 1350	1.9	2.2	4.0	0.5	0.4	0.3

Sumber : IHCM, 1997

2.4 Sektor Informal

2.4.1 Pengertian Sektor Informal

Menurut Breman dalam Manning dan Noer Effendi,1996:149 sektor informal adalah kumpulan pedagang dan penjaja jasa kecil yang dari segi produksi secara ekonomis tidak begitu menguntungkan meskipun mereka menunjang kehidupan bagi penduduk yang terbelenggu oleh kemiskinan. Berbeda dengan sektor formal, kelompok sektor informal tidak mempunyai struktur organisasi tertentu atau yang pasti kelompok-kelompok tersebut biasanya terbentuk karena pertemuan-pertemuan yang berulang kali, yang menjadi dasar bagi bertemunya kepentingan-kepentingan yang sama. (Soekanto, 1990).

Sektor infomal ini muncul akibat proses modernisasi, urbanisasi, migrasi dan surplus tenaga kerja di pedesaan sehingga sejumlah tenaga kerja melakukan *exodus* ke kota-kota besar. Namun kurangnya pengetahuan deskriptif dan analitis pemerintah mengenai jenis, unit dan luas kegiatan ekonomi infomal membuat pemerintah sulit membangun ekonomi informal secara tuntas (Rachbini dan Hamid,1994:13). Banyaknya praktek-praktek ‘perlindungan’ berupa penarikan-penarikan retribusi oleh para petugas resmi yang merupakan kepentingan pribadi semakin menguatkan keberadaan PKL didalam suatu kota (Manning dan Noer effendi,1996:149). Pengawasan kepada PKL biasanya dilakukan hanya sampai tingkat yang terbatas pada kebijakan pengendalian bukan penggusuran, karena suatu kebijakan penggusuran akan menemui suatu perlawanan yang keras dari banyak pihak (Manning dan Noer effendi,1996:240).

2.4.2 PKL Sebagai Bagian Sektor Informal Kota

PKL didefinisikan dengan “*hawkers*” adalah sekelompok orang yang menawarkan barang-barang dan jasa untuk dijual di ruang publik dan di tepi jalan (McGee and Yeung,1977:24). Menurut Soedjana dalam Widjajanti 2000:28, PKL adalah sekelompok

orang yang menawarkan barang dan jasa untuk dijual diatas trotoar atau ditepi/pinggir jalan, disekitar pusat perbelanjaan/pertokoan, pasar, pusat kreasi/hiburan, pusat perkotaan dan pusat pendidikan, baik secara menetap atau setengah menetap, berstatus tidak murni atau setengah murni dan dilakukan baik pagi, siang, sore atau malam.

Menurut hasil penelitian CPIS, 1987: 37-45 (*Center For Policy And Implementation Studies*) ciri-ciri usaha PKL meliputi:

1. PKL mendapat pasokan barang dagangannya dari berbagai sumber: langsung dari produsen, dari pemasok (pemasok tetap maupun insidental), toko maupun dari PKL lainnya.
2. Pedagang kaki lima berjualan dengan berbagai sarana: kios, tenda, gerobak, pikulan dan secara gelar.
3. Perbedaan berdasarkan besaran modal diwujudkan dalam tingkat permanensi sarana usaha, kapasitas penjualan (*omset*, volume dan tenaga kerja) dan keamanan usaha (status kepemilikan/sewa lokasi). Semakin besar modal, semakin permanen dan aman usahanya (ada izin berjualan dari aparat pemerintah lokal yang sampai derajat tertentu dapat menghindari pengusuran aparat lokal) serta semakin besar kapasitas penjualannya.
4. Ciri lain yang tampak adalah rendahnya biaya operasional perhari, cara pembayaran barang dagangan secara kontan, PKL membayar sewa/retribusi kepada pemerintah dan juga pada penguasa sektor formal ('jagoan') serta kebanyakan tanpa izin usaha.

2.4.3 Karakteristik umum PKL adalah:

1. Pada tahap awal PKL menjajakan dagangannya yang dalam skala kecil disepanjang jalan, mereka tidak mempunyai lokasi tertentu

2. PKL tidak terhimpun dalam suatu wadah, namun beroperasi sendiri-sendiri
3. PKL memiliki modal kecil dan tidak memiliki peluang mendapatkan kredit
4. Ketika mulai mengenal lokasi yang menjadi rute dagangannya tiap hari, mereka mulai mendapat pelanggan tetap dan dekat dengan pedagang lain, maka PKL mulai mendudui ruang publik untuk berjualan secara menetap. Proses pendirian tempat jualan menetap ini dilakukan dengan pertimbangan ekonomis dan sosial yang matang serta bertahap seolah-olah menguji tiap tindakan dan akibatnya.
5. Untuk mengatur kegiatan-kegiatan informal dibentuk Hak Milik Khusus PKL yang bersifat sementara, informal dan diluar perlindungan hukum.
6. Didirikan organisasi keamanan untuk menjamin rasa aman dan memberikan perlindungan pada tempat yang mereka duduki dari pendudukan berikutnya, pertentangan warga kota dan pemerintah kota (de Soto, 1991: 72-80)

2.4.4 Karakteristik Aktivitas PKL

Karakteristik aktivitas PKL dapat ditinjau dari sarana fisik, pola pelayanan, pola pengelompokan dan pola pengelolaan.

A. Sarana Fisik

Sarana fisik PKL dapat ditinjau dari jenis barang dagangan, jenis ruang usaha, dan jenis sarana dagang PKL (Mc. Gee & Yeung, 1977: 82-83):

a. Jenis Barang Dagangan

Menurut Mc. Gee & Yeung, 1977: 82-83 jenis dagangan PKL sangat dipengaruhi oleh aktivitas utama dimana PKL tersebut beraktivitas. Jenis barang dagangan PKL

meliputi: (Mc. Gee & Yeung, 1977: 69):

1. ***Unprocessed, semiprocessed foods and Prepared foods*** yakni Makanan mentah termasuk didalamnya daging, buah-buahan, sayur-sayuran, dan makanan siap saji yaitu makanan dan minuman.
2. ***Nonfood atau Non Makanan*** terdiri dari berbagai komoditi mulai dari tekstil hingga obat-obatan.
3. ***Services atau Jasa***, yaitu pelayanan yang diberikan perorangan.
Terdiri dari berbagai aktivitas seperti semir sepatu, cukur rambut, sol sepatu.

b. Jenis Ruang Usaha

Jenis ruang usaha PKL terdiri dari ruang umum dan ruang privat (Manning & Noer Effendi, 1996:348-354).

1. Ruang Umum adalah jenis ruang yang dimiliki oleh pemerintah sebagai ruang yang diperuntukkan bagi kepentingan masyarakat umum. Contoh: taman kota, alun-alun, lapangan, trotoar, dll termasuk pula fasilitas/sarana yang terdapat di ruang umum tersebut seperti halte, jembatan, *sitting group*, dan lain-lain.
2. Ruang Privat adalah jenis ruang yang dimiliki oleh individu/badan non pemerintah tertentu.

Misalnya lahan pribadi yang dimiliki pemilik pertokoan, perkantoran, dan sebagainya.

c. Sarana dagangan

Menurut Manning & Noer Effendi, 1996:358-370, sarana usaha PKL terdiri dari:

✓ Gerobak/ kereta dorong

Gerobak atau kereta dorong dibagi menjadi 2 macam, yaitu gerobak dorong tanpa

atap & beratap untuk melindungi barang dari pengaruh panas, hujan dan debu. Sifat pelayanan PKL yang menggunakan sarana ini dikategorikan dalam bentuk sifat pelayanan aktivitas PKL yang menetap (*statics*) atau semi menetap (*semi statics*), umumnya PKL yang menggunakan sarana ini berjualan makanan dan minuman.

✓ **Pikulan/keranjang**

Pikulan adalah sarana dagang PKL yang menggunakan 2 buah keranjang yang digantungkan pada bambu pada kedua ujungnya. PKL yang menggunakan sarana dagang ini sifat pelayanannya *mobile* atau bergerak pada satu tempat ke tempat lain. Biasanya jenis dagangan yang dijual meliputi: makanan, baik makanan mentah (buah-buahan) dan makanan siap saji.

✓ **Gelaran/alas**

PKL ini menggelar barang dagangannya dengan menggunakan alas berupa tikar/plastik atau terpal pada lantai. Ketika waktu berdagang selesai sarana dirapikan dan dibawa kembali. Sifat pelayanan PKL seperti ini adalah *semi mobile*. Jenis dagangan yang dijual meliputi kerajinan tangan, mainan anak, *acesories*, peralatan sekolah, dll.

✓ **Meja/jongko**

PKL yang menggunakan sarana ini menaruh barang dagangannya pada meja baik dilengkapi dengan rak ataupun tidak. Sifat pelayan PKL ini bersifat *semi static*. Jenis dagangannya meliputi: makanan mentah (buah-buahan), CD dan kaset, sepatu, peralatan sekolah, mainan anak, dll.

✓ **Warung Tenda**

Sarana usaha PKL ini menggunakan beberapa gerobak yang di jajarkan, yang dilengkapi meja dan kursi serta ditutup oleh terpal dengan konstruksi kayu/bambu

disekelilingnya. Ada pula yang menggunakan meja ataupun meja yang dilengkapi rak untuk menyusun barang dagangannya kemudian ditutup dengan terpal sebagai pelindungnya. Sifat pelayanan PKL ini *semi static* dan *static*. Biasanya PKL yang menggunakan sarana warung tenda adalah PKL yang menjual makanan dan minuman.

✓ **Kios**

Merupakan sarana yang terbuat dari papan-papan yang diatur sehingga menyerupai bilik. Sifat PKL ini adalah *static* pada tempat tersebut. Biasanya menjual rokok, permen, obat-obatan, koran, dan sebagainya.

B. Pola Pelayanan PKL

Pola pelayanan PKL meliputi Sifat pelayanan PKL, Fungsi pelayanan, Golongan pengguna jasa, Skala pelayanan dan Waktu pelayanan: (Mc. Gee & Yeung, 1977:76)

1. Sifat Pelayanan PKL terdiri dari: (Mc. Gee & Yeung, 1977: 82-83)

- ✓ **Tidak menetap atau *Mobile***, Ciri: PKL bergerak dari satu tempat ketempat lain selama waktu berdagang dan biasanya berdagang pada jalur-jalur yang ramai dilalui pejalan kaki.. Sarana usaha biasanya beroda atau yang mudah dibawa-bawa misalnya sepeda, keranjang, pikulan, gerobak.
- ✓ **Semi menetap atau *Semistatics***, Ciri: PKL yang selama periode waktu tertentu menetap pada suatu lokasi, kemudian bergerak setelah waktu berdagang selesai. Sarana usaha dirapikan dan dibawa setelah berjualan selesai. Sarana usaha biasanya memiliki roda, seperti gerobak dorong, kios beroda ataupun dengan gelaran.

- ✓ **Menetap atau Statics**, Ciri: PKL berdagang menetap pada suatu tempat, biasanya di jalan dan di ruang publik, dengan waktu berdagang yang tetap. Sarana usahanya berupa kios baik permanen maupun semi permanen.

2. Fungsi Pelayanan PKL : (Menurut Manning & Noer Effendi, 1996:370-371)

Fungsi pelayanan PKL terdiri dari 3 fungsi yaitu:

- ✓ **Fungsi pelayanan perdagangan dan jasa**

Aktivitas perdagangan PKL ini merupakan bagian dari sistem perdagangan kota khususnya perdagangan eceran. PKL ini berfungsi memasarkan hasil produksi dari sektor formal.

- ✓ **Fungsi pelayanan rekreatif**

Fungsi ini dipengaruhi oleh suasana pelayanan yang diberikan, misalnya lokasi di ruang terbuka, jalan, suasana santai dan tidak formal.

- ✓ **Fungsi pelayanan sosial ekonomi**

Fungsi ini dilihat dari 2 sisi, yakni dari sisi PKL Aktivitas ini merupakan sumber pendapatan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, sedangkan dari sisi pembeli aktivitas ini membantu memberikan barang dan jasa dengan harga yang murah.

3. Golongan Pengguna Jasa

Golongan pengguna jasa masyarakat yang dilayani oleh PKL adalah golongan masyarakat yang berpendapatan menengah dan rendah. Hal ini dapat diketahui dari tarif harga aktivitas PKL yang relatif rendah sehingga terjangkau bagi golongan rendah sekalipun. Namun ada kalanya masyarakat dari golongan atas sekalipun memanfaatkan aktivitas ini jika mereka merasa jenuh dengan suasana formal yang sering mereka jumpai bila mengunjungi tempat yang lebih formal. Sifatnya yang insidental ini maka

dapat dibatasi bahwa PKL diperuntukkan bagi masyarakat golongan masyarakat golongan menengah kebawah namun tidak tertutup kalangan atas. (Mc. Gee & Yeung, 1977: 97).

4. Skala Pelayanan

Skala pelayanan diketahui dari asal pengguna jasa, yang tergantung dari jauh dekatnya asal pengguna jasa tersebut. Semakin jauh jarak asal pembeli dari tempat tinggalnya ke PKL maka skala pelayanan semakin besar. (Menurut Manning & Noer Effendi, 1996:366-372)

5. Waktu Pelayanan PKL

Waktu pelayanan aktivitas PKL terbagi menjadi beberapa periode waktu dalam sehari. Pembagian waktu pelayanan menunjukkan bahwa tidak seluruh waktu dalam satu hari penuh dipergunakan oleh PKL untuk melakukan aktivitasnya. Demikian pula dalam melaksanakan fungsi pelayanannya tersebut umumnya dilakukan secara berturut-turut, misalnya dari waktu pagi-siang/siang-malam hari. Frekuensi intensitas kegiatan pada suatu waktu pelayanan dipengaruhi oleh orientasi aktivitas jasa tersebut terhadap pusat-pusat kegiatan di sekitarnya. Bagi aktivitas PKL yang ada di kawasan ruang terbuka umum, maka frekuensi intensitas tinggi akan berlangsung manakala ruang terbuka umum digunakan untuk rekreasi pada hari libur, acara-acara perayaan, dll (Bromley dalam Manning & Noer Effendi, 1996:228-233). Para PKL tidak hanya melakukan kegiatan pada satu waktu tertentu saja, misalnya waktu pagi hari/siang hari. Walaupun demikian terdapat perbedaan pada setiap periode waktu pelayanan, baik dari segi jumlah PKL atau jumlah pengguna jasanya (Mc. Gee & Yeung, 1977:89).

C. Pola Pengelompokan PKL

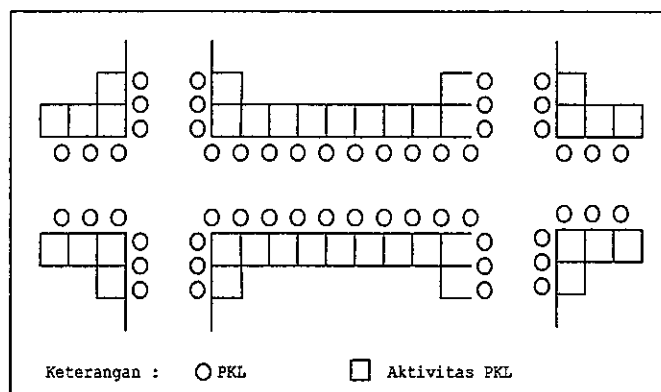
Lokasi berdagang cenderung berjualan berkelompok dengan sesama PKL yang sejenis dagangan yang sama dengannya sehingga PKL mudah dalam berkoordinasi. Berdasarkan hasil penelitian pada negara-negara di Asia Tenggara PKL yang cenderung paling banyak berkelompok adalah PKL yang berdagang makanan siap saji, diikuti oleh makanan mentah, serta rokok dan koran (Mc. Gee and Yeung, 1977:69).

D. Pola Penyebaran Fisik PKL (Mc. Gee & Yeung, 1977:37-38).

Pola Penyebaran Fisik PKL terdiri dari :

✓ Pola penyebaran memanjang (*Liniear Concentration*)

Pola penyebaran fisik PKL ini dipengaruhi oleh pola jaringan jalan, baik jalan utama atau pada jalan-jalan penghubungnya.



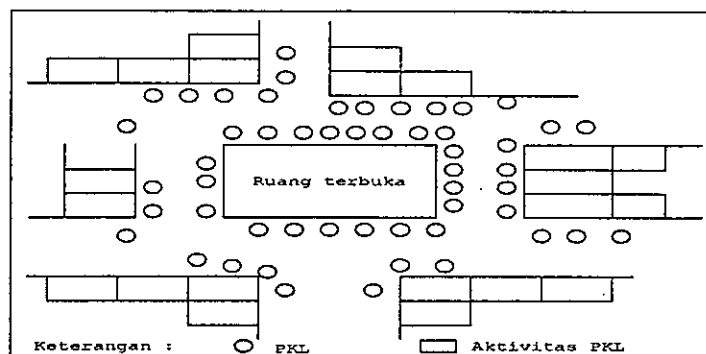
Sumber: McGee & Yeung, 1977: 37

GAMBAR 2.4
POLA PENYEBARAN AKTIVITAS PKL MEMANJANG
(LINEAR CONCENTRATION)

✓ Pola Penyebaran Mengelompok (*Focus Agglomeration*)

Pola ini sering ditemui pada aktivitas PKL yang berlokasi di ruang-ruang terbuka seperti taman kota, alun-alun, dll. Pola ini dipengaruhi oleh pertimbangan faktor

agglomerasi & tingginya intensitas kegiatan pada ruang - ruang terbuka yang merupakan faktor yang menguntungkan bagi PKL.



Sumber: McGee & Yeung, 1977: 37

GAMBAR 2.5.
POLA PENYEBARAN AKTIVITAS PKL MENGELOMPOK
(FOCUS AGLOMERATION)

E. Pola Pengelolaan PKL

Pola pengelolaan PKL terbagi atas pola pengelolaan lokasional dan pola pengelolaan struktural PKL (Mc. Gee & Yeung, 1977:51-60)

1. Pola pengelolaan lokasional PKL (Mc. Gee & Yeung, 1977:51-56)

Bentuk pengelolaan lokasional dari sektor informal diwujudkan dengan penempatan sektor informal pada lokasi yang sesuai dengan rencana penataan masing-masing kota, yang terdiri dari:

a. Relokasi/Pemugaran

Adalah pemugaran suatu lokasi berdagang PKL, baik untuk dijadikan suatu bentuk fungsional baru yang berbeda dari semula atau perbaikan dari kondisi yang ada. Kelompok PKL yang semula menempati lokasi tersebut dipindah untuk sementara sedangkan tempat mereka sedang diperbaiki. Setelah selesai baru mereka dipindahkan lagi ke lokasi tersebut. Namun pelaksanaan ini sering gagal karena lokasi yang diperbaiki tersebut sering tidak

sesuai dengan keinginan PKL karena terlalu mewah/bagus sehingga harus mengeluarkan biaya untuk membeli tempat baru yang berdampak pada kenaikan harga barang/jasa.

b. Stabilisasi/Pengaturan

Yaitu penataan sektor formal melalui pengaturan kembali tempat berdagang PKL agar tidak mengganggu fungsi ruang kota. Bentuk pengaturan PKL yang pernah diterapkan di negara-negara Asia Tenggara meliputi: (Mc. Gee & Yeung, 1977:51-56).

Stabilisasi/pengaturan meliputi:

- Peruntukan Ruang Terbuka, yakni menetapkan ruang terbuka sebagai tempat khusus untuk aktivitas PKL serta memungkinkan kelancaran aliran pergerakan konsumen masuk dan keluar. Bentuk ini pernah diterapkan di negara-negara Asia Tenggara, meliputi Singapura dan Malaysia.
- Pembebasan/penutupan jalan tertentu, yakni penutupan jalan dari sirkulasi lalu lintas kendaraan bermotor/tidak bermotor khusus buat aktivitas PKL dan pejalan kaki.. Bentuk ini telah diterapkan Malaysia, Singapura, Philipina dan Indonesia. Namun pelaksanaannya hanya bersifat pemecahan sesaat karena dilakukan pada waktu tertentu saja, misalnya hari-hari besar.
- Pemanfaatan bagian-bagian tertentu dari trotoar, yakni penempatan PKL diatas trotoar pada jalan-jalan tertentu yang dipilih dengan tetap menggunakan sebagian dari trotoar untuk kepentingan pejalan kaki, dan jalan tetap untuk sirkulasi kendaraan. Di Bangkok bentuk ini sudah diaplikasikan, mereka menempatkan PKL diatas trotoar dilengkapi payung warna-warni dan mudah dipindahkan. Setelah selesai jualan PKL wajib membersihkan ruang usahanya.

- Multi fungsi ruang terbuka, yaitu memanfaatkan ruang terbuka di sekitar kawasan perbelanjaan atau pusat keramaian untuk penampungan aktivitas PKL, khususnya pada waktu-waktu tertentu pada saat tidak/kurang dimanfaatkan.
- Pemanfaatan ruang parkir untuk penampungan aktivitas PKL, yaitu memanfaatkan ruang parkir untuk penampungan aktivitas perdagangan PKL pada waktu tertentu saja, misalnya sore atau malam hari dan waktu lain yang dinilai kurang termanfaatkan.

c. *Removal/Pemindahan*

Yaitu pemindahan PKL ke suatu lokasi lain yang bersifat permanen dapat berupa pasar resmi/lokasi khusus untuk aktivitas PKL. Upaya ini memiliki kendala seperti rancangan bangunan yang sering tidak sesuai dengan persepsi PKL, masalah finansial yang berhubungan dengan tarif sewa yang diberlakukan pemerintah, dsb. Bentuk pengelolaan seperti ini berhasil diterapkan di Samarinda pada proyek citra niaga (Mc. Gee & Yeung, 1977:56-57)

2. Pola pengelolaan Struktural PKL meliputi: (Mc. Gee & Yeung, 1977:56-60)

a. Perijinan

yakni pemberian surat ijin usaha kepada PKL menurut jenis barang/jasa yang ditawarkan berdasarkan waktu usaha dan lokasi tertentu. Perijinan ini dapat diperpanjang berdasarkan lokasi & waktu usaha. Pemberian ijin bagi PKL ini lebih memudahkan dalam pengaturan, pengawasan, dan penarikan retribusi.

b. Pembinaan terhadap aktivitas PKL

Pembinaan terhadap aktivitas PKL meliputi pembinaan terhadap pola pikir PKL dan pelaksanaan aktivitas PKL secara keseluruhan. Pembinaan ini diperlukan karena

ketrampilan dan pendidikan PKL yang rendah sehingga kerap timbul interpretasi yang salah terhadap peraturan.

c. Bantuan/permodalan

Pemberian bantuan modal disini bertujuan agar usaha PKL dapat lebih berkembang dan meningkatkan efisiensi bagi aktivitas PKL. Modal disini bukan hanya dalam bentuk dana, tetapi bisa dalam bentuk insentif, misalnya Pemerintah membuka jalur antara pengusaha besar (sektor formal) dengan PKL agar mereka dapat memperoleh dagangan dengan mudah. (*Centre Of Population and Policy Studies*, 2004:4)

2.4.5 Karakteristik lokasi PKL

Lokasi aktivitas PKL umumnya berada di pusat kota yang memiliki karakteristik lokasi strategis dan aksesibilitas tinggi seperti pada simpul-simpul jalur transportasi, atau lokasi-lokasi yang memiliki aktivitas hiburan, pasar, maupun ruang terbuka. Kecenderungan lokasi aktivitas PKL berada pada lokasi yang jumlah konsumen dan kepadatan lalu lintasnya tinggi (Mc.Gee and Yeung, 1977:61-71). Dalam berlokasi umumnya berada di daerah-daerah yang paling menguntungkan seperti di wilayah pusat kota yang penuh sesak, lokasi yang mudah dijangkau dan terlihat oleh konsumen serta memiliki tingkat aksesibilitas dan mobilitas yang tinggi (Bromley dalam Manning & Noer Effendi, 1996:228-238). Berdasarkan penelitian di beberapa negara di Asia Tenggara mengindikasikan bahwa pola konsentrasi komoditas dagangan PKL memiliki hubungan dengan aktivitas perdagangan disekitarnya, salah satu contohnya adalah konsentrasi pedagang makanan berada di sekitar toko yang berjualan jenis dagangan sama dengannya. (Mc.Gee and Yeung, 1977:63-64).

Penataan lokasi yang diminati oleh PKL berdasarkan hasil studi Ir Goenadi M. Joedo (dalam Widjajanti, 2000: 35), adalah sebagai berikut:

- Terdapat akumulasi orang yang melakukan kegiatan bersama-sama pada waktu yang relatif sama sepanjang hari.
- Berada pada kawasan tertentu yang merupakan pusat-pusat kegiatan perekonomian kota dan pusat non ekonomi kota tetapi sering dikunjungi dalam jumlah besar.
- Mempunyai kemudahan untuk terjadi hubungan antar PKL dengan calon pembeli, walaupun dilakukan dalam ruang relatif sempit
- Tidak memerlukan ketersediaan fasilitas dan utilitas pelayanan umum.

2.4.6 Faktor-faktor Penyebab Pemilihan Lokasi PKL

Seperti diketahui bahwa PKL di perkotaan akan terus bertambah. Perkembangan ini terutama terjadi di pusat kota/di tempat-tempat yang strategis yang sekiranya menarik minat sebagian besar penduduk. Hal ini diungkapkan oleh Bromley dalam Manning. Saat itu Bromley sedang mengungkapkan bahwa para pedagang kaki lima dijumpai di semua sektor kota, terutama pusat kota dan pusat hiburan lainnya ketika ada pertunjukan sehingga menarik sejumlah besar penduduk (Bromley dalam Manning, 1996:232). Dengan kata lain pedagang kaki lima selalu memilih lokasi-lokasi yang banyak didatangi penduduk. Sehingga faktor lokasi yang strategis dan banyak didatangi penduduk/konsumenlah yang dapat menyebabkan pemilihan lokasi bagi pedagang kaki lima.

Umumnya para pedagang kaki lima di kota adalah kaum migran, berpendidikan rendah dan kurang memiliki keterampilan tetapi mereka berkeinginan untuk memperoleh pekerjaan. Dan salah satunya yaitu pada bidang informal. Sehingga mereka yang terjun dalam bisnis informal jarang yang berorientasi pada keuntungan yang besar. Hal ini didukung oleh pernyataan Sethuraman dalam Manning, 1996 yang melakukan studi sektor

informal di Dunia Ketiga. Sethuraman menyebutkan bahwa pedagang sektor informal (PKL) terutama berorientasi pada kesempatan kerja daripada keuntungan (Sethuraman dalam Manning, 1996:105). Melihat kenyataan bahwa dunia usaha semakin sempit dan kebutuhan untuk bekerja yang semakin besar maka banyak kaum migran tersebut yang memperoleh pekerjaan dalam bidang informal dengan memanfaatkan lokasi-lokasi yang kosong meskipun lokasi tersebut tidak diperuntukkan bagi pedagang informal. Selain itu, faktor rendahnya pendidikan juga termasuk salah satu sebab pemilihan lokasi bagi PKL, karena dengan rendahnya pendidikan akan menyebabkan mereka mencari pekerjaan yang tidak membutuhkan pendidikan tinggi dan keterampilan, sehingga pekerjaan yang cocok adalah menjadi pedagang kaki lima. Ini didukung oleh pernyataan bahwa sektor informal (PKL) umumnya berpendidikan rendah atau bahkan tidak berpendidikan (Sathuraman dalam Manning, 1996:105). Kondisi ini menyebabkan jumlah PKL bertambah dan lokasi kegiatan PKL pun akan ikut bertambah.

Kurangnya pengawasan secara langsung dari instansi atau dinas yang bersangkutan serta kurang sigapnya mereka dalam melaksanakan peraturan-peraturan dan rencana-rencana kota yang telah dibuat juga menjadi penyebab PKL berlokasi. Hal ini sesuai dengan salah satu ciri PKL dimana ia merupakan sektor yang persyaratan kerjanya jarang dijangkau oleh aturan-aturan dan hukum (Bremen dalam Manning, 1996:139).

Seharusnya perkembangan PKL ini diatur secara langsung oleh dinas terkait tetapi menurut studi kasus di Cali, Colombo pengawasan terhadap PKL biasanya hanya dilakukan sampai di tingkat yang terbatas (Bromley dalam Manning, 1996:238). Sehingga dalam hal ini faktor peran unit pelaksana dan dinas dalam pengaturan faktor informal yang sesuai dengan rencana teknis yang dibuat merupakan faktor penting terlaksananya ketertiban dalam pengaturan PKL.

Karena PKL cenderung memanfaatkan tempat-tempat yang kosong dan sering tidak teratur ini, maka sektor informal dapat menimbulkan kesemrawutan wajah kota. Bagi kaum elite hal ini jelas akan menurunkan citra kota, akibatnya banyak PKL yang harus digusur dan ditertibkan. Cara-cara yang telah ditempuh oleh para petugas ketertiban dan kebersihan adalah melalui pengusiran secara paksa. Umumnya para petugas ini akan melakukan patroli atau pengawasan sewaktu-waktu dan apabila terjadi pelanggaran lokasi maka mereka tidak segan-segan menggusur secara paksa para PKL, melalui penyitaan atau pengrusakan barang dagangannya. Untuk mengantisipasi kondisi ini para PKL sering memilih bentuk saran berdagang yang sifatnya dapat dikumpulkan dan dibawa dalam waktu singkat dan bentuk sarana berdagang yang mudah dipindahkan pula (Bromley dalam Manning, 1996:238). Karena pemilihan bentuk sarana ini, maka dalam mencari lokasi berdagang pun pedagang kaki lima akan lebih merasa nyaman jika berdekatan dengan PKL lain yang memilih bentuk sarana berdagang yang menetap atau yang mudah dibongkar pasang juga menjadi penyebab pemilihan lokasi kegiatan PKL. Selain itu sifat layanan PKL yang menetap atau tidak menetap juga dapat dipertimbangkan sebagai salah satu penyebab pemilihan lokasi kegiatan PKL.

Dalam berdagang PKL akan cenderung mengikuti kegiatan utamanya, sehingga faktor jenis barang yang diperdagangkan akan menjadi salah satu penyebab pemilihan lokasi kegiatan bagi PKL.

Berdasarkan uraian diatas, dapat ditarik kesimpulan hal-hal yang dapat menyebabkan kecenderungan PKL memilih suatu lokasi untuk berdagang yaitu :

- a. Strategisnya suatu lokasi yang mendorong sejumlah besar konsumen untuk berdatangan;
- b. Latar belakang pedagang dari segi pendidikan;

- c. Jenis barang dagangan yang diperdagangkan. Dalam berdagang, PKL cenderung akan memilih lokasi, yang kegiatan utamanya hampir sama dengan jenis barang yang diperdagangkan;
- d. Bentuk dagangan yang menetap atau mudah dibongkar pasang;
- e. Sifat layanan PKL yang menetap, semi menetap atau keliling;
- f. Luasan tempat berdagang;
- g. Sejarah kepemilikan usaha tersebut, apakah milik keluarga atautkah usaha yang dilirik sendiri;
- h. Unit pelaksana kurang mengimplementasikan peraturan tentang PKL secara tepat.
- i. Mulai tidak adanya lokasi-lokasi yang diinginkan untuk para PKL, yang akan menyebabkan mereka menempati luasan yang tidak diinginkan.

2.5 Kesimpulan Kajian Teoritis

1. Rencana kota tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola perangkutannya akan menghasilkan kesemrawutan lalu lintas dan menurunnya kualitas kota di kemudian hari, sebaliknya, jika tercipta sistem perangkutan yang aman dan lancar maka keteraturan kota akan terwujud.
2. Setiap guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan tersebut. Sistem kegiatan ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain-lain.
3. Interaksi antara penggunaan lahan dan transportasi sangatlah kuat, dimana perkembangan penggunaan lahan akan mempengaruhi perkembangan transportasi, dan sebaliknya pengembangan bentuk susunan mempengaruhi pola penggunaan lahan dimana didalamnya terdapat tuntutan terhadap aksesibilitas.

4. Berdasarkan klasifikasi fungsinya menurut UU No.13/1980 dan PP No.26/1985, jaringan jalan dibagi menjadi jaringan jalan primer dan sekunder, yang masing-masing terdiri dari jalan arteri, kolektor, dan lokal. Berkaitan dengan hal ini, Jl. Jenderal Sudirman Kota Salatiga tergolong dalam kelas jalan kolektor primer.
5. Salah satu hal yang menandai penurunan fungsi Jalan kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga adalah penurunan kapasitas jalan yang disebabkan oleh gangguan samping.
6. Penurunan fungsi Jl. Jenderal Sudirman akibat aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa dapat dikarenakan sektor infomal yang muncul akibat proses modernisasi, urbanisasi, migrasi dan surplus tenaga kerja di pedesaan sehingga sejumlah tenaga kerja melakukan *exodus* ke kota-kota besar.
7. Berkembangnya PKL tepi jalan pada tahap awal berupa kegiatan menjajakan dagangannya yang dalam skala kecil disepanjang jalan, karena mereka tidak mempunyai lokasi tertentu.
8. Jenis ruang usaha PKL di sepanjang Jl. Jenderal Sudirman Kota Salatiga adalah Ruang Umum yaitu jenis ruang yang dimiliki oleh pemerintah sebagai ruang yang diperuntukkan bagi kepentingan masyarakat umum.

Dari kajian di atas, maka dapat ditentukan variabel-variabel yang terkait dengan penurunan fungsi Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga akibat aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa adalah :

TABEL 2.12.
VARIABEL-VARIABEL YANG BERPENGARUH TERHADAP
KAJIAN PENURUNAN FUNGSI JALAN JENDERAL SUDIRMAN
KOTA SALATIGA

No.	Aspek Kajian	Variabel
1.	Fisik	a. Tingkat kenyamanan penggunaan jalan
		b. Waktu tempuh kendaraan
		c. Intensitas pergerakan lalu lintas
		d. Jangkauan pencapaian lokasi skala kota
		e. Intensitas kebutuhan penggunaan koridor jalan
2.	Ekonomi	a. Tingkat pendapatan pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jl. Jend. Sudirman
3.	Sosial Budaya	a. Tingkat pendidikan pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jl. Jend. Sudirman

Sumber : Hasil Analisis 2005

BAB III

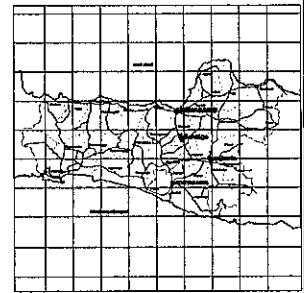
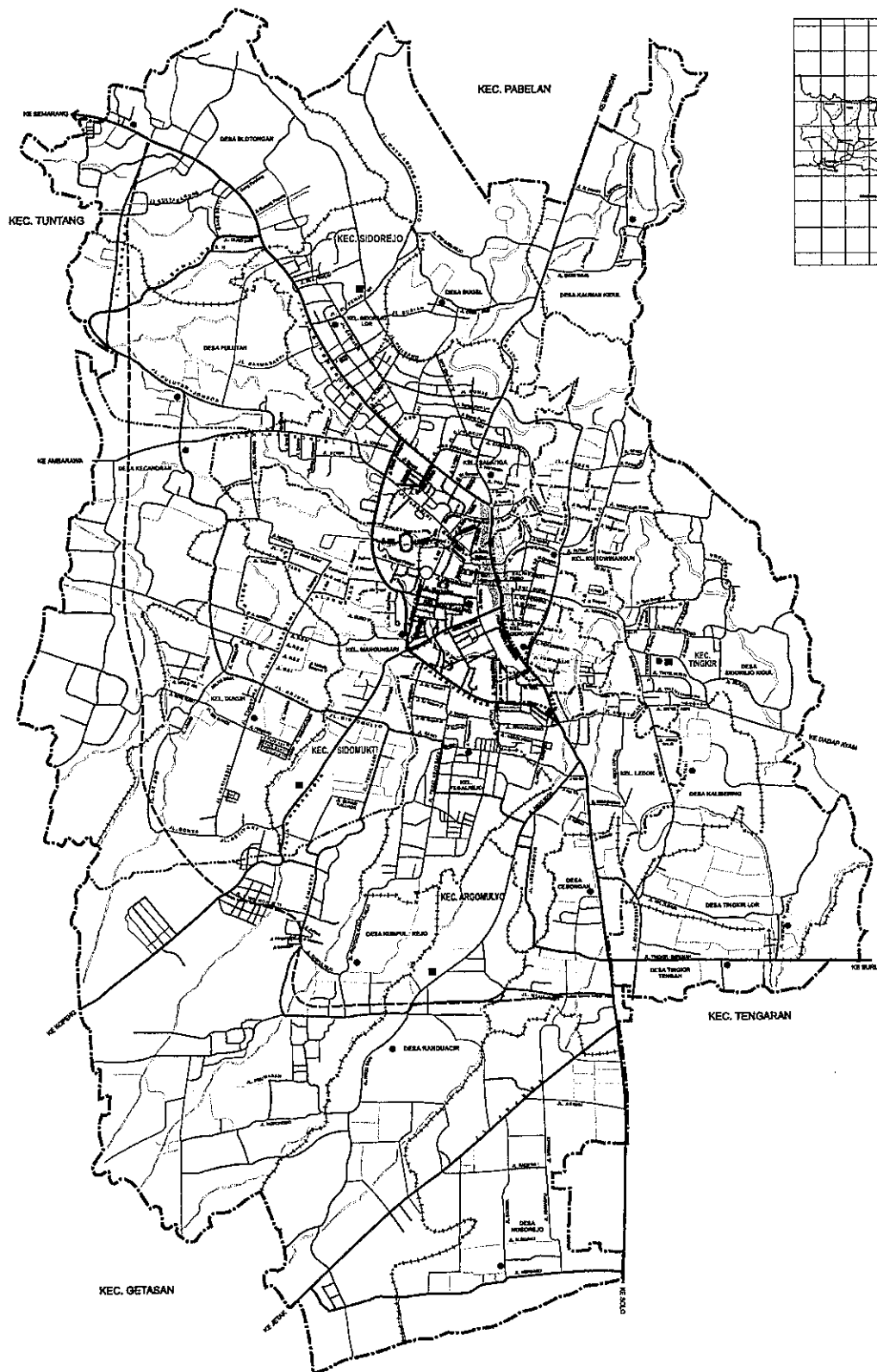
KONDISI JALAN KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN KOTA SALATIGA

3.1 Letak Administratif

Secara administratif, Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga berada dalam lingkup Bagian Wilayah Kota I (BWK I). Bagian Wilayah Kota I Kota Salatiga memiliki luas wilayah sebesar 270,24 Ha, yang meliputi : sebagian wilayah Kelurahan Sidorejo Lor seluas 17, 46 Ha, sebagian wilayah Kelurahan Salatiga seluas 60,16 Ha, sebagian wilayah Kelurahan Mangunsari seluas 32,41 Ha, sebagian wilayah Kelurahan Kalicacing seluas 78,73 Ha, sebagian wilayah Kelurahan Tegalrejo seluas 15,50 Ha, sebagian wilayah Kelurahan Gendongan seluas 22,68 Ha, serta sebagian wilayah Kelurahan Kutowina ngun seluas 43,40 Ha (lihat gambar 3.1).

Kawasan ini merupakan kawasan pusat Kota Salatiga saat ini. Hal ini dilihat dari ciri-ciri pusat kota antara lain :

- a. Kepadatan bangunan yang cukup tinggi dan intensitas penggunaan tanahnya relatif intensif
- b. Kegiatan bercampur, sebagian besar merupakan kegiatan perdagangan dan perkantoran (komersial)
- c. Kepadatan lalu lintas tinggi
- d. Kondisi arsitektur kota, dimana sebagian besar merupakan bangunan peninggalan jaman kolonial yang mencerminkan pusat kota.




PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS
ANALISIS PENURUNAN KINERJA JALAN
KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN
KOTA SALATIGA

PETA
BAGIAN WILAYAH KOTA I
(BWK I) KOTA SALATIGA

Legenda

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> WILAYAH STUDI IBUKOTA KECAMATAN DESAKELURAHAN BAGIAN WILAYAH KOTA I | <ul style="list-style-type: none"> JALAN : JALAN ARTERI PRIMER JALAN ARTERI SEKUNDER JALAN KOLEKTOR PRIMER JALAN KOLEKTOR SEKUNDER JALAN LOKAL PRIMER JALAN LOKAL SEKUNDER RENCANA JALAN LINGKAR |
|--|--|

SKALA : 1 : 75.000

0 0,75 1,5 3 km

UTARA



SUMBER
RUTRK
Kota salatiga

NO. GAMBAR/HALAMAN
3.1 , HALAMAN 58

Sebagai pusat kota, BWK I ini mempunyai strategis pengembangan yang dibatasi oleh batas administratif dan fisik oleh Jalan Veteran, Jalan Osamaliki, Jalan Diponegoro, Jalan Yos Sudarso, Jalan Patimura, Jalan Pemuda, Jalan Kalitaman, Jalan Gunungsari, Jalan Candisari, serta Jalan Jenderal Sudirman.

Jalan Jenderal Sudirman itu sendiri merupakan jalan kolektor primer dengan panjang 900 m dengan lebar Damija 22 m dan Dawasja 30 m dengan kondisi perkerasan jalan aspal.

3.2 Penggunaan Lahan Di Sepanjang Jalan Jenderal Sudirman

Sebagai bagian dalam lingkup Bagian Wilayah Kota I, penggunaan di sepanjang Jalan Jendreal Sudirman juga didominasi oleh pengembangan perdagangan dan jasa, perkantoran/pemerintahan dan fasilitas sosial (lihat gambar 3.2). Kegiatan penggunaan tanah yang menonjol saat ini adalah :

- a. Perkantoran Pemerintah ; perkantoran pemerintah disini skalanya adalah kotamadya dan instansi tingkat II, kantor-kantor bank dan lain-lain.
- b. Perdagangan dan jasa ; pasar dengan skala pelayanan kota sampai regional, perbelanjaan, perdagangan grosir, bank, perdagangan, kaki lima, rumah took dan lain-lain yang berkembang di sepanjang Jalan Jenderal sudirman.

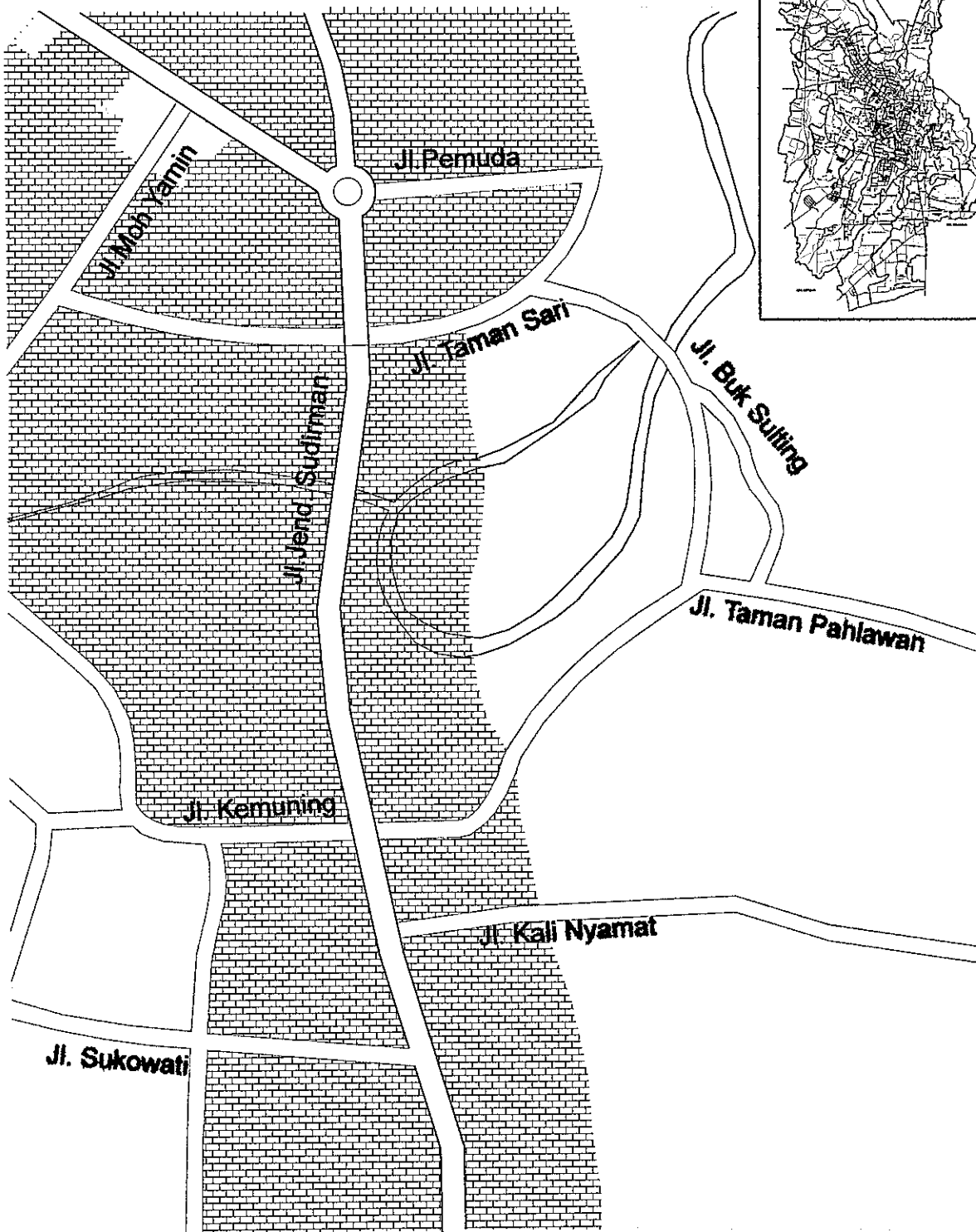
Kegiatan penggunaan tanah yang menunjang kegiatan yang menonjol saat ini adalah :

- a. Perumahan ; terutama perumahan peninggalan jaman kolonial yang terdiri dari rumah besar, sedang dan kecil serta rumah-rumah took dan lain-lain.

- b. Fasilitas sosial dan Bangunan Umum ; seperti halnya SD, SMP, SMU, Rumah Sakit, Stadion, Masjid Besar, Gereja, Bioskop dan lain-lain.
- c. Terminal Angkutan Kota ; terminal angkutan ini berada terletak di pasar Rejosari Kota Salatiga. Seluruh angkutan kota yang berpangkal disini menghubungkan kawasan perbelanjaan dengan seluruh bagian wilayah Kota Salatiga.
- d. Daerah Terbuka dan Ruang Hijau Kota ; seperti halnya alun-alun, taman kota, stadion olahraga, jalan dan lain-lain.
- e. Kawasan khusus militer (perkantoran, tangsi/permukiman ABRI).

Besaran pemanfaatan ruang pada Bagian Wilayah Kota I adalah sebagai berikut :

- a. Perumahan.....142,490 Ha
- b. Perdagangan dan Jasa.....12,559 Ha
- c. Fasilitas Pendidikan13,716 Ha
- d. Fasilitas Kesehatan.....3,716 Ha
- e. Fasilitas Peribadatan.....1,235 Ha
- f. Fasilitas Olahraga.....8,593 Ha
- g. Industri0,000 Ha
- h. Fasilitas Pemerintahan dan Pelayanan Umum3,615 Ha
- i. Fasilitas Rekreasi dan Kebudayaan.....0,980 Ha
- j. Kawasan Campuran13,512 Ha
- k. Prasarana dan Utilitas Kota.....13,512 Ha
- l. Pariwisata (Hotel/losmen).....2,500 Ha
- m. Kawasan Khusus40,000 Ha
- n. Ruang Terbuka Hijau14,375 Ha



**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

**TESIS
ANALISIS PENURUNAN KINERJA JALAN
KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN
KOTA SALATIGA**

**PETA
TATA GUNA LAHAN
SEKITAR KAWASAN JL. JENDERAL SUDIRMAN**

Legenda

- | | | | |
|--|-----------------------------|--|---------------------|
| | KAWASAN PERMUKIMAN PANCURAN | | Kawasan Perlintasan |
| | IBUKOTA KECAMATAN | | Kawasan Perkantoran |
| | DESAYKELURAHAN | | Kawasan Permukiman |
| | BATAS KECAMATAN | | |
| | BATAS KELURAHAN | | |
| | SUNGAI | | |
| | JALAN KOLEKTOR PRIMER | | |
| | JALAN KOLEKTOR SEKUNDER | | |

SKALA : 1 : 5.000

0 50 100 150 m

UTARA



SUMBER

**RUTRK
Kota salatiga**

**NO. GAMBAR/HALAMAN
3.2 , HALAMAN 61**

3.3 Kependudukan

Ditinjau dari lingkup jangkauan pelayanan skala kota bahkan regional dari peranan Jl. Jenderal Sudirman Kota Salatiga, maka tinjauan kependudukan yang dikaji juga berdasarkan pada tinjauan kependudukan skala Kota Salatiga.

Kependudukan merupakan aspek penting dalam perencanaan pembangunan suatu daerah. Jumlah penduduk Kota Salatiga tahun 2002 sebesar 145.649 jiwa yang terdiri dari 70.553 jiwa adalah laki-laki dan 75.096 jiwa adalah perempuan. Kepadatan penduduk terkait dengan jumlah penduduk dan luas daerah, sedangkan jumlah penduduk itu sendiri dipengaruhi oleh jumlah penduduk yang datang dan pergi dari suatu daerah, tingkat kelahiran dan kematian. Kepadatan penduduk tercatat 2.565 jiwa/km², wilayah paling tinggi kepadatannya adalah Kelurahan Kutowinangun, yaitu 28.219 jiwa/km², dan yang paling rendah kepadatannya adalah Desa Bugel, yaitu 729 jiwa/km².

Dari jumlah dan kepadatan penduduk Kota Salatiga di atas, sebesar 33.934 jiwa dan dengan kepadatan 125 jiwa/ha merupakan jumlah dan kepadatan penduduk pada Bagian Wilayah Kota I. Hal ini berarti pula bahwa jumlah dan kepadatan penduduk sekitar lingkungan Jalan Jenderal Sudirman berada pada kisaran 33.934 jiwa dan dengan kepadatan penduduk 125 jiwa/ha (lihat tabel 3.1).

TABEL 3.1
JUMLAH DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KELURAHAN
KOTA SALATIGA TAHUN 2003

No.	Kelurahan/Desa	Luas Desa/Kelurahan	Jumlah Penduduk	Kepadatan/km ²
A.	Kec. Argomulyo	18,526	29.906	1.614
1	Desa Noborejo	332,20	3.561	1.072
2	Desa Cebongan	138,10	3.142	2.275
3	Desa Randuacir	377,60	3.722	986
4	Kelurahan Ledok	629,33	7.651	1.216
5	Kelurahan Tegalrejo	188,43	6.548	3.476
6	Desa Kumpulrejo	187,03	5.282	2.820
B	Kec. Tingkir	10,549	36.082	3.420
1	Desa Tingkir Tengah	137,80	3.004	2.180
2	Desa Tingkir Lor	177,30	3.160	1.782
3	Desa Kalibening	99,60	1.515	1.521
4	Desa Sidorejo	277,50	3.712	1.338
5	Kelurahan Kutowinangun	293,75	19.443	28.219
6	Kelurahan Gendongan	68,90	5.248	1.786
C	Kec. Sidomukti	11,459	33.420	2.916
1	Desa Kecandran	399,20	3.616	906
2	Kelurahan Dukuh	377,15	7.277	1.929
3	Kelurahan Mangunsari	290,77	13.218	4.545
4	Kelurahan Kalikacing	78,73	9.309	11.828
D	Kec. Sidorejo	16,247	46.241	2.846
1	Desa Pulutan	237,10	3.174	1.339
2	Desa Blotongan	423,80	7.254	1.712
3	Kelurahan Sidorejo Lor	271,60	13.882	5.111
4	Kelurahan salatiga	202,00	17.296	8.562
5	Desa Bugel	294,37	2.147	729
6	Desa Kauman Kidul	195,85	1.488	760
	Luas Kota	56,781	145.649	2.565

Sumber : RTRW Salatiga, 2004

3.4 Fasilitas

Beberapa fasilitas umum yang terdapat di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman

Kota Salatiga antara lain:

- a. Perdagangan ; berupa pasar umum, pasar khusus dan pusat pertokoan.

- b. Fasilitas umum ; berupa gedung serba guna, pemadam kebakaran skala regional/kota, keamanan skala regional/kota serta pusat parkir skala kota.
- c. Ruang terbuka ; berupa taman kota (skala kota)
- d. Perumahan dengan segala tipe perumahan baik besar sedang maupun kecil.
- e. Perkantoran baik swasta maupun pemerintah (skala regional.kota)
- f. Fasilitas sosial berupa fasilitas pendidikan SMU maupun SMP.

Disamping itu terdapat pula perkembangan fasilitas perdagangan berupa pertokoan sebagai sarana penunjang aktifitas perkantoran, pasar umum maupun pasar khusus. Fasilitas peribadatan dengan skala regional kota juga tersedia di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga, diantaranya masjid dan gereja.

3.5 Kedudukan, Fungsi dan Kondisi Fisik Jaringan Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga

Berdasarkan klasifikasi fungsi dan peranannya Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga merupakan jalan kolektor primer dengan status pembinaan jalan Negara. Secara keseluruhan, panjang Jalan Jenderal Sudirman mencapai 3.075 m dibagi menjadi 4 (empat) ruas jalan utama, yaitu :

- Jalan Jenderal Sudirman (A) (ABC-Batas Kota Lama) dengan panjang 1.075 m.
- Jalan Jenderal Sudirman (B1) (ABC-pertigaan Mrican) dengan panjang 610 m.
- Jalan Jenderal Sudirman (B2) (Pertigaan Mrican-A.Yani) dengan panjang 590 m.
- Jalan Jenderal Sudirman (B3) (Bundaran Tamansari-A.Yani) dengan panjang 900 m.

Jalan kolektor primer lainnya yang bersinggungan dengan Jalan Jenderal Sudirman antara lain : Jalan Ahmad Yani, Jalan Dr. Murwadi serta Jalan Patimura. Kearah jalur Kota Solo, Jalan Jenderal Sudirman berhubungan dan bersinggungan

langsung dengan Jalan Veteran, sedangkan kearah Kota Semarang berhubungan dan bersinggungan dengan Jalan Diponegoro yang berdasarkan fungsi dan peranannya merupakan jalan arteri sekunder.

Berdasarkan topologinya, Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga ini mempunyai 4 (empat) jalur perpotongan dengan jalan utama Kota Salatiga, yaitu dengan Jalan Veteran, Jalan Ahmad Yani, Jalan Dr. Murwadi, serta dengan Jalan Patimura. Secara administrasi, Jalan Jenderal Sudirman berada dalam lingkup Bagian Wilayah Kota I (BWK. I) dan tergolong dalam lingkup 3 (tiga) kelurahan yaitu Kelurahan Gendongan, Kelurahan Kaliacing dan Kelurahan Salatiga.

Berdasarkan permasalahan studi, kajian penelitian hanya mencakup koridor Jalan Jenderal Sudirman Jalan jalur B3 (Bundaran Tamansari-A.Yani) dengan panjang 900 m, dimana pada koridor jalan tersebut telah berkembang aktifitas sektor informal perdagangan dan jasa.

3.6 Kebijakan Pemerintah Kota Salatiga Terhadap Pengaturan Sektor Informal Di Sepanjang Jl. Jenderal Sudirman Kota Salatiga

Kebijakan Pemerintah Kota Salatiga terhadap pengaturan sektor informal perdagangan dan jasa tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Salatiga Nomor 2 tahun 2003 tentang Pedagang Kaki Lima. Ketentuan-ketentuan dalam perundang-undangan yang dikaji dalam penelitian ini antara lain:



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

ANALISIS PENURUNAN KINERJA JALAN
KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN
KOTA SALATIGA

PETA
KORIDOR JALAN JEND. SUDIRMAN

Legenda :

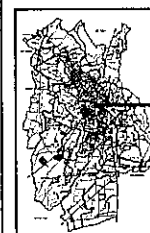
- Koridor Jalan
- Lahan jalur parkir di Sepanjang Jl. Jend. Sudirman (wilayah studi)
- Komplek Pertokoan Campuran
- Perdagangan Modern
- Perkantoran (Kepolisian)
- Perdagangan tradisional (pasar)
- Perdagangan buah-buahan



Bundaran Tamansari



Pertigaan antara
Jl. Jend. Sudirman -
Jl. Ahmad Yani



Wilayah Studi

INSET

SKALA : 1 : 5.000

0 50 100 150 m

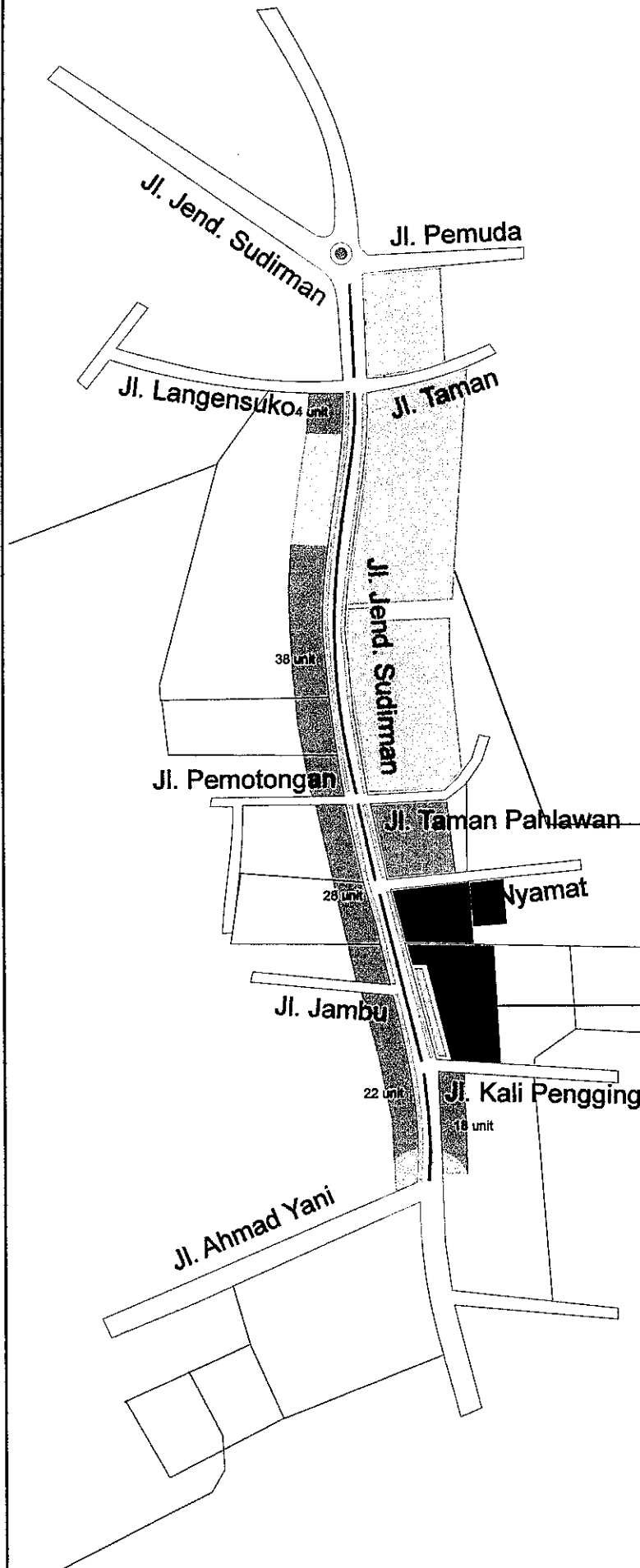
SUMBER : RUTRK

NO. GAMBAR

3.3

Halaman

66



3.6.1 Ketentuan terhadap Lokasi Pedagang Kaki Lima

Penunjukan dan atau penempatan tempat-tempat usaha PKL meliputi lokasi milik dan atau dikuasai Pemerintah atau swasta dengan ketentuan:

- a. Tidak mengganggu sirkulasi Pejalan Kaki
- b. Tidak bertentangan dengan Peraturan Lalu Lintas
- c. Tidak bertentangan dengan Peraturan Perparkiran
- d. Tidak menempati Taman Kota dan fasilitas publik kota

3.6.2 Hak, Kewajiban, Larangan Pedagang Kaki Lima, dan Ketentuan Pidana

PKL mempunyai hak:

- a. Mendapatkan pelayanan pendaftaran tanda usaha
- b. Mendapatkan fasilitas usaha
- c. Disediakan lahan pengganti PKL apabila lokasi usaha dibutuhkan Pemerintah Daerah
- d. Mendapatkan fasilitas pemberdayaan dan pengembangan usaha
- e. Mendapatkan informasi dan berperan serta dalam kebijakan yang berkaitan dengan PKL.

Dalam melakukan kegiatan usaha PKL mempunyai kewajiban :

- a. Memelihara dan mengelola kebersihan, keindahan, ketertiban dan kesehatan lingkungan
- b. Menempatkan, menata barang dagangan dan peralatannya dengan tertib dan tidak mengganggu lalu lintas dan kepentingan umum
- c. Mencegah kemungkinan timbulnya bahaya kebakaran

- d. Menem[ati sendiri tempat usaha PKL sesuai dengan lokasi yang telah ditetapkan Pemerintah Daerah
- e. Membayar retribusi
- f. Membawa pulang kewajiban-kewajiban lainnya sesuai ketentuan yang berlaku.

Dalam melakukan kegiatan usaha, PKL dilarang :

- a. Menggunakan peralatan usaha selain yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah
- b. Menggunakan fasilitas usaha selain yang telah ditentukan oleh Pemerintah Daerah
- c. Memindahtangankan tempat usaha kepada pihak lain
- d. Membuang limbah di luar tempat yang telah disediakan/ditentukan oleh Pemerintah Daerah
- e. Merusak tanaman hias dan pohon pelindung serta prasarana kota yang lain

Pelanggaran bagi PKL sesuai ketentuan dapat diancam pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling tinggi Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah), tindak pidana sebagaimana dimaksud adalah pelanggaran.

BAB IV

ANALISIS FAKTOR PENYEBAB PENURUNAN KINERJA JALAN KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN KOTA SALATIGA

4.1 Penurunan Kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga

Secara fungsional, keberadaan Jalan Jenderal Sudirman diarahkan sebagai penyeimbang antara arus pergerakan lalu lintas dan menyediakan akses bagi lahan sekitarnya, atau lebih dikenal sebagai jalan kolektor primer. Seiring dengan perkembangan suatu kota dan faktor kestrategisan lokasi memberikan dampak terhadap pemanfaatan lahan di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman, terutama pada pengembangan bidang ekonomi yang berorientasi pada kegiatan perdagangan dan jasa.

Secara administrasi, keberadaan Jalan Jenderal Sudirman berada pada lingkup wilayah Bagian Wilayah Kota (BWK I). Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota Salatiga, pola struktur ruang pengembangan BWK I ini diarahkan sebagai pusat perkantoran dan pemerintahan dengan ditunjang oleh elemen sektor ekonomi sebagai pusat perdagangan dan jasa. Pertumbuhan pusat kegiatan ekonomi di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman berdampak terhadap munculkan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa yang secara keruangan memakai badan jalan sebagai lokasi aktivitas. Dengan adanya penggunaan badan jalan sebagai ruang aktivitas tersebut berpengaruh terhadap penurunan luas dan kapasitas Jalan Jenderal Sudirman, sehingga fungsi jalan yang seharusnya sebagai kolektor primer menjadi menurun.

Untuk mengetahui tingkat penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman, maka perlu mengkaji beberapa analisis sebagai berikut :

4.1.1 Identifikasi Fungsi dan Pelayanan Jalan Jenderal Sudirman

Seperti yang telah disebutkan diatas, bahwa berdasarkan fungsi dan peranannya Jalan Jenderal Sudirman tergolong dalam klasifikasi jalan kolektor primer. Berkaitan dengan hal ini, jika didasarkan pada acuan PP. No.26 tahun 1985 bahwa syarat kelas jalan kolektor primer memiliki lebar perkerasan haruslah lebih atau sama dengan 7 meter dengan kecepatan rata-rata kendaraan yang melintasinya sebesar lebih dari atau sama dengan 40 km/jam, maka Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga ini dapat dikatakan sudah tidak memenuhi persyaratan sebagai jalan kolektor primer sebagaimana yang telah ditetapkan.

Berdasarkan lebar perkerasan, Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga hanya memiliki ukuran 4 m untuk satu ruasnya, meskipun secara fisik lebar perkerasan pada ruas Jalan Jenderal Sudirman memenuhi persyaratan dengan lebar minimum 7 m tetapi secara operasional kondisi tersebut telah berkurang dengan adanya pemakaian badan jalan sebagai area aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa termasuk di dalamnya area parkir. Dengan kondisi semacam itu, pergerakan arus lalu-lintas akan terganggu, terutama bagi kendaraan bermotor roda 4 baik itu pada saat kendaraan berbalik arah (ganti jalur) ataupun keluar masuk area parkir.

Dari survei primer yang dilakukan, diketahui bahwa perjalanan sepanjang 1 km pada ruas Jalan Jenderal Sudirman (moda perjalanan mobil penumpang) memakan waktu selama 2 – 3 menit, sehingga dapat diartikan bahwa kecepatan kendaraan dalam menempuh jarak tersebut berada pada kisaran di bawah 40 km/jam. Pernyataan ini didapatkan dari kondisi kendaraan berjalan pada kecepatan 40 km/jam pada jarak 1 km seharusnya memakan waktu 1,5 menit. Ditinjau dari beberapa pernyataan diatas, diketahui bahwa dari aspek lebar perkerasan jalan dan kecepatan kendaraan, fungsi Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga dapat dikatakan telah mengalami penurunan (lihat gambar 4.1).



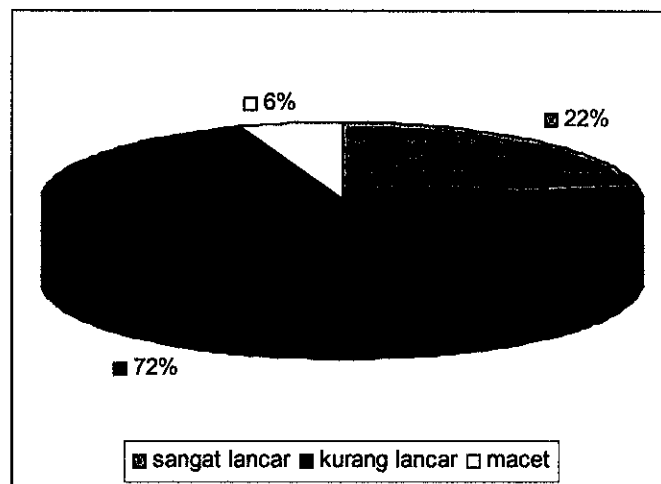
Badan Jalan Jenderal Sudirman dibagi 2 (dua) antara untuk arus lalu lintas dan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa. Dari hasil pengukuran di lapangan di dapatkan, bahwa lebar area untuk pergerakan lalu lintas sebesar 4 m dari lebar fisik jalan sebesar 7 m. Pembatas antara arus lalu lintas dan area sektor informal perdagangan dan jasa berupa garis putih menyerupai garis marka jalan seperti yang terlihat pada gambar di atas (kiri atas).

Sumber : Observasi Lapangan 2005

GAMBAR 4.1. PEMAKAIAN BADAN JALAN OLEH SEKTOR INFORMAL

Berdasarkan kondisi di atas, dapat diartikan bahwa fungsi Jalan Jenderal Sudirman sebagai penyeimbang antara arus lalu lintas dan akses bagi lahan sekitarnya telah berubah sebagai media pergerakan dengan fungsi sebagai akses bagi lahan sekitarnya saja, dalam hal ini adalah lahan perdagangan dan jasa. Fungsi lain jalan sebagai media pergerakan lalu lintas telah berkurang, hal ini dapat dilihat dari tidak diperbolehkannya akses kendaraan umum antar kota melewati Jalan Jenderal Sudirman. Pemisahan arus pergerakan pada Jalan Jenderal Sudirman tersebut, dimungkinkan karena jalan yang mempunyai akses tinggi dapat menyebabkan gangguan pada kelancaran arus lalu lintas, pengurangan kecepatan, volume dan kapasitas jalan. Jalan harus digunakan hanya salah satu yaitu akses yang tinggi atau kecepatan yang tinggi, keduanya mempunyai sifat yang bertentangan dan tidak dapat disatukan kedua-duanya (*BSLLAK, 1999*).

Penurunan fungsi Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman menurut pengguna di dapatkan bahwa 72 % menyatakan bahwa kondisi kelancaran lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman tergolong dalam kondisi kurang lancar dan 22 % menyatakan sangat lancar.



Sumber : Hasil Survei dan Analisis 2005

GAMBAR 4.2.
KONDISI LALU-LINTAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN MENURUT
PENGUNA

Dari sudut pandang tingkat gangguan samping, Jalan Jenderal Sudirman tergolong dalam kelas gangguan samping *sangat tinggi*, hal ini didasari dengan kondisi tipikal daerah komersial di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman dengan aktivitas perbelanjaan pinggir jalan, serta jumlah gangguan per 200 m/jam (dua arah) mencapai lebih dari 900 kendaraan yaitu rata-rata mencapai 1.247 kendaraan per jam untuk satu jalurnya. (IHCM, 1997).



Sumber : Observasi Lapangan 2005

GAMBAR 4.3.
KONDISI KEPADATAN LALU-LINTAS DI JALAN JENDERAL SUDIRMAN

Dengan kondisi penggunaan lahan sebagai kawasan perdagangan dan jasa di sekitar Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman, maka dapat dimungkinkan pergerakan pejalan kaki di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman tersebut memiliki intensitas yang padat. Padahal berdasarkan Dirjen Perhubungan Darat, 1999 ; salah satu pengendalian yang harus dilakukan terhadap klasifikasi jalan kolektor primer adalah meminimalisasi aktivitas pejalan kaki dengan dilengkapi dengan pengamanan. Berikut beberapa identifikasi penurunan fungsi Jalan Jenderal Sudirman berdasarkan pengendalian yang harus dilakukan pada klasifikasi jalan kolektor primer :

TABEL 4.1.
IDENTIFIKASI PENURUNAN FUNGSI JALAN JENDERAL SUDIRMAN
BERDASARKAN PENGENDALIAN TERHADAP JALAN KOLEKTOR PRIMER

ASPEK TINJAUAN	JALAN KOLEKTOR PRIMER	JALAN JENDERAL SUDIRMAN
Aktivitas utama	Lalu lintas jarak menengah menuju jaringan jalan utama, pelayanan angkutan umum, dan lalu lintas menerus	Jalan kendaraan yang memotong/bertemu aktivitas perdagangan, kendaraan kecepatan rendah
Pergerakan pejalan kaki	Aktivitas pejalan kaki minimal diperlengkapi dengan pengamanan	Dikendalikan, misalnya dengan jembatan penyeberangan/zebra cross
Kendaraan yang berhenti	Diperkenankan jika kondisi lalu lintas memungkinkan	Cukup banyak
Aktivitas angkutan barang	Lalu lintas terusan minimal	Kendaraan barang yang memasok kegiatan perdagangan
Akses kendaraan ke bangunan	Tidak ada, kecuali menuju pusat distribusi seperti arus lalu lintas yang setara dengan tingkatn distribusi lokal	Beberapa menuju pusat kegiatan
Pergerakan lalu lintas lokal	Beberapa, hanya beberapa lokasi yang dapat dilayani, jarak persimpangan penting	Aktivitas utama
Lalu lintas terusan	Didominasi oleh lalu lintas jarak menengah	Didominasi oleh lalu lintas jarak menengah
Batas kecepatan kendaraan	Dibatasi 50-60 km/jam di kawasan terbangun	Dibatasi 50-60 km/jam di kawasan terbangun

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, 1999 dan Hasil Analisis

Dari penjelasan tabel di atas, diketahui bahwa penurunan fungsi jalan kolektor primer Jenderal Sudirman lebih mengarah pada klasifikasi fungsi jalan lokal, terutama di lihat dari sudut pandang tinjauan pejalan kaki, kendaraan yang berhenti, akses kendaraan ke bangunan, serta pergerakan lalu-lintas lokal.

TABEL 4.2.
PENGENDALIAN TERHADAP KLASIFIKASI JALAN LOKAL

ASPEK TINJAUAN	KLASIFIKASI JALAN LOKAL
Aktivitas utama	Pergerakan kendaraan dekat, tempat pemberhentian bis
Pergerakan pejalan kaki	Dikendalikan, misalnya dengan jembatan penyeberangan/zebra cross
Kendaraan yang berhenti	Cukup banyak
Aktivitas angkutan barang	Lalu lintas terusan minimal
Akses kendaraan ke bangunan	Beberapa menuju pusat kegiatan
Pergerakan lalu lintas lokal	Aktivitas utama
Lalu lintas terusan	Tidak ada
Batas kecepatan kendaraan	Dibatasi 50 km/jam dengan beberapa pengecualian

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, 1999

4.1.2 Tingkat Pelayanan Jalan Jenderal Sudirman

Berdasarkan kondisi penggunaan lahan sekitar koridor jalan, maka secara fungsional tipe pelayanan perdagangan dan jasa koridor Jalan Jenderal Sudirman dibedakan menjadi dua elemen pokok, yaitu koridor jalan dengan peruntukan lahan sekitar sebagai kawasan perdagangan modern (segmen I) dan koridor jalan dengan peruntukan lahan sekitar sebagai kawasan perdagangan tradisional dan campuran (segmen II).

4.1.2.1 Tingkat Pelayanan Jalan Jenderal Sudirman Segmen I

Berdasarkan kondisi eksisting dari ruas jalan kolektor primer Jenderal Sudirman Segmen I, diketahui data-data yang tercakup dalam perhitungan kapasitas jalan sebagai berikut :

- Tipe jalan : 4 lajur 2 arah dengan pembatas median (4/2D)
- Lebar jalan : 7 meter per jalur, dengan lebar jalan efektif 4 meter
- Lebar median : 1 meter
- Gangguan samping : tinggi (daerah komersial, aktivitas pinggir jalan tinggi)
- Data guna lahan : daerah komersial dengan aktivitas perbelanjaan pinggir jalan
- Lebar bahu jalan : < 0,5 meter (tidak mempunyai bahu jalan)
- Jumlah penduduk : 145.649

Dengan perhitungan kapasitas ruas jalan dengan menggunakan IHCM, 1997 untuk daerah perkotaan dengan formula sebagai berikut :

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

Diketahui :

C = Kapasitas (smp/jam)

C_0 = 1.650 smp/jam/lajur → Kapasitas Dasar 4/2D (4 lajur 2 jalur) dengan median.

FC_w = 0.92 → Faktor koreksi kapasitas untuk lebar jalan.

FC_{sp} = 0.94 → Faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah.

FC_{sf} = 0,86 → Faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping.

FC_{cs} = 0,90 → Faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (jumlah penduduk).

$$C = 1.650 \times 0.92 \times 0.94 \times 0,86 \times 0,90 = 1104.43608 \approx 1104 \text{ smp/jam/lajur}$$

Jadi total kapasitas Jalan Jenderal Sudirman adalah , 4.416 smp/jam, dengan nilai kapasitas pada satu jalurnya sebesar 2.208 smp/jam, yang berarti bahwa untuk satu jalur jalan mampu menampung 2.208 satuan mobil penumpang untuk satu jamnya.

Kajian wilayah pada segmen I wilayah studi berada dalam lingkup kawasan dengan aktivitas perdagangan modern di sekitar koridor jalan. Pergerakan lalu lintas sepanjang jalan relatif lebih lancar dibandingkan dengan pergerakan lalu lintas pada segmen II kawasan kawasan studi, hal ini dimungkinkan oleh faktor pelayanan kawasan yang mengarah pada kalangan masyarakat menengah ke atas.

a. Arah Semarang

Berdasarkan dari data *traffic counting* pada tanggal 25 Mei 2005 di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman didapatkan tingkat pelayanan Jalan Jenderal Sudirman (B3) segmen I wilayah studi dalam satuan smp/jam sebagai berikut :

TABEL 4.3.
TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN (B3)
ARAH SEMARANG SEGMENT I

No.	Waktu	Jumlah Kendaraan / jam	V lalu lintas (smp/jam)	Kapasitas (C) (smp/jam)	Vol Kapasitas Ratio (VCR = V/C)
1	06.00 – 07.00	800	476.3	2208	0.21
2	07.00 – 08.00	1915	1849.6	2208	0.83
3	08.00 – 09.00	1810	1703.2	2208	0.77
4	11.00 – 12.00	2068	1995.2	2208	0.90
5	12.00 – 13.00	1883	1814.4	2208	0.82
6	13.00 – 14.00	1721	1341.4	2208	0.60
7	16.00 – 17.00	1811	1742.4	2208	0.78
8	17.00 – 18.00	1864	1829.6	2208	0.82

Sumber : Hasil Analisis 2005

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa kondisi lalu-lintas padat dimulai pada pagi hari di atas jam 07.00. Hal ini dimungkinkan pada pagi hari pergerakan terjadi akibat aktivitas keseharian penduduk seperti halnya bekerja dan belajar/pendidikan, sedangkan pada siang dan sore hari lebih dikarenakan adanya daya tarik yang diakibatkan

oleh aktivitas informal perdagangan dan jasa pada di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman yang memulai aktivitasnya.

- *Pergerakan kendaraan pagi hari*

Pergerakan tertinggi pada jam 07.00 – 08.00, yaitu sebanyak 1.915 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,83. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada jalan pada waktu itu berada dalam kisaran 0,8 – 0,9 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang cukup baik, dimana kendaraan berjalan lancar tapi adanya hambatan lalu lintas yang sudah mengganggu.

- *Pergerakan kendaraan siang hari*

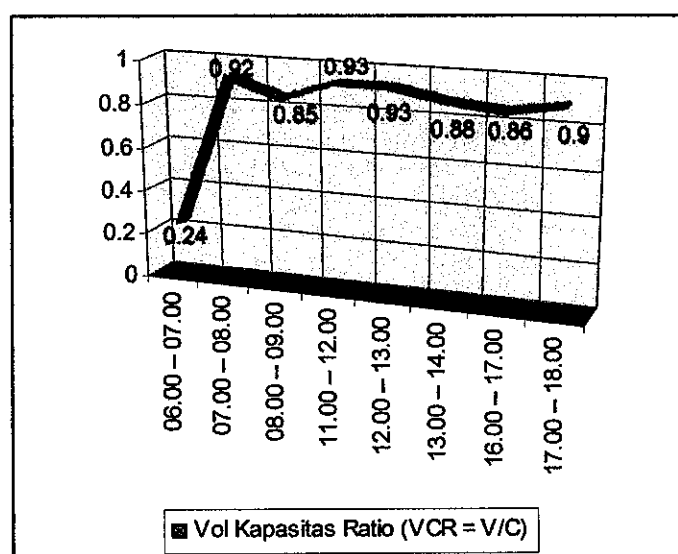
Pergerakan tertinggi pada jam 11.00 – 12.00, yaitu sebanyak 2.068 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,90. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada Jalan Jenderal Sudirman pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,9 – 1,0 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang kurang baik, dimana kendaraan berjalan dengan banyak hambatan. Pergerakan kendaraan sangat lancar terjadi pada pada jam 13.00 – 14.00, dimana tingkat pelayanan jalan mencapai 0,68 yang berarti tingkat pelayanan jalan sangat baik.

- *Pergerakan kendaraan sore hari*

Pergerakan tertinggi pada jam 17.00 – 18.00, yaitu sebanyak 1.864 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,82. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada Jalan Jenderal Sudirman pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,8 – 0,9 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang cukup baik, dimana kendaraan cukup lancar tetapi terdapat hambatan yang cukup mengganggu. Pergerakan pada waktu sore hari memberikan fluktuasi yang stabil terhadap

- *Pergerakan kendaraan sore hari*

Pergerakan tertinggi pada jam 17.00 – 18.00, yaitu sebanyak 1.899 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,90. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada Jalan Jenderal Sudirman pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,9 – 1,0 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang kurang baik, dimana kendaraan berjalan dengan banyak hambatan. Pergerakan pada waktu sore hari memberikan fluktuasi yang stabil terhadap keadaan lalu-lintas di sepanjang jalan, hal ini dikarenakan pada jam 16.00 – 17.00 banyak kendaraan ada tidak terlalu berbeda volumenya dibanding pada jam padat.



Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.6.
FLUKTUASI TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN
ARAH SEMARANG (SEGMENT II)

b. Arah Surakarta

Berdasarkan dari data *traffic counting* pada tanggal 25 Mei 2005 di sepanjang Jl Jenderal Sudirman arah Solo, didapatkan tingkat pelayanan Jalan Jenderal Sudirman (B3) arah Surakarta dalam satuan smp/jam sebagai berikut :

- *Pergerakan kendaraan pagi hari*

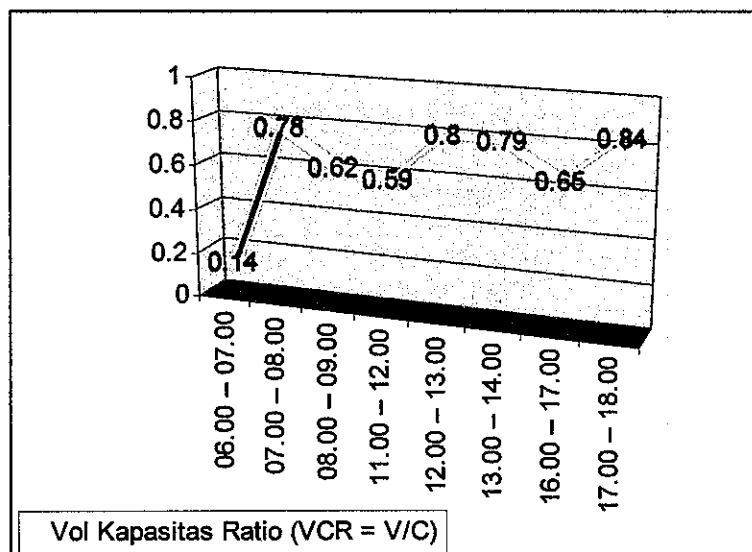
Pergerakan tertinggi pada jam 07.00 – 08.00, yaitu sebanyak 1.861 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,78. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada jalan pada waktu itu berada dalam kisaran 0,7 – 0,8 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan baik, dimana kendaraan berjalan lancar dengan sedikit hambatan.

- *Pergerakan kendaraan siang hari*

Pergerakan tertinggi pada jam 12.00 – 13.00, yaitu sebanyak 1.849 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,80. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada Jalan Jenderal Sudirman pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,8 – 0,9 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang cukup baik, dimana kendaraan berjalan lancar tetapi dengan adanya hambatan lalu lintas yang sudah lebih mengganggu. Pergerakan kendaraan sangat lancar terjadi pada pada jam 11.00 – 12.00, dimana tingkat pelayanan jalan mencapai 0,59 yang berarti tingkat pelayanan jalan sangat baik.

- *Pergerakan kendaraan sore hari*

Pergerakan tertinggi pada jam 17.00 – 18.00, yaitu sebanyak 1.894 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,84. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada Jalan Jenderal Sudirman pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,8 – 0,9 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang cukup baik, dimana kendaraan cukup lancar tetapi terdapat hambatan yang cukup mengganggu (lihat gambar 4.5.).



Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.5.
FLUKTUASI TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN
ARAH SEMARANG (SEGMENT II)

4.1.2.2 Tingkat Pelayanan Jalan Jenderal Sudirman Segmen II

Berdasarkan kondisi eksisting dari ruas jalan kolektor primer Jenderal Sudirman arah Semarang (Segmen I), diketahui data-data yang tercakup dalam perhitungan kapasitas jalan sebagai berikut :

- Tipe jalan : 4 lajur 2 arah dengan pembatas median (4/2D)
- Lebar jalan : 7 meter per jalur, dengan lebar jalan efektif 4 meter
- Lebar median : 1 meter
- Gangguan samping : sangat tinggi (daerah komersial dengan aktivitas perbelanjaan pinggir jalan)
- Data guna lahan : daerah komersial dengan aktivitas perbelanjaan pinggir jalan
- Lebar bahu jalan : < 0,5 meter (tidak mempunyai bahu jalan)
- Jumlah penduduk : 145.649

Dengan perhitungan kapasitas ruas jalan dengan menggunakan IHCM, 1997 untuk daerah perkotaan dengan formula sebagai berikut :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

Diketahui :

C = Kapasitas (smp/jam)

C_o = 1.650 smp/jam/lajur \rightarrow Kapasitas Dasar 4/2D (4 lajur 2 jalur) dengan median.

FC_w = 0.92 \rightarrow Faktor koreksi kapasitas untuk lebar jalan.

FC_{sp} = 0.94 \rightarrow Faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah.

FC_{sf} = 0,81 \rightarrow Faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping.

FC_{cs} = 0,90 \rightarrow Faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (jumlah penduduk).

$$C = 1.650 \times 0.92 \times 0.94 \times 0,81 \times 0,90 = 1040.2247 \approx 1040 \text{ smp/jam/lajur}$$

Jadi total kapasitas Jalan Jenderal Sudirman adalah , 4.160 smp/jam, dengan nilai kapasitas pada satu jalurnya sebesar 2.080 smp/jam yang berarti bahwa untuk satu jalur jalan mampu menampung 2.080 satuan mobil penumpang untuk satu jamnya.

a. Arah Semarang

Berdasarkan dari data *traffic counting* pada tanggal 25 Mei 2005 di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman didapatkan tingkat pelayanan Jalan Jenderal Sudirman (B3) segmen II wilayah studi dalam satuan smp/jam sebagai berikut :

TABEL 4.5.
TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN (B3)
ARAH SEMARANG SEGMENT II

No.	Waktu	Jumlah Kendaraan / jam	V lalu lintas (smp/jam)	Kapasitas (C) (smp/jam)	Vol Kapasitas Ratio (VCR = V/C)
1	06.00 – 07.00	838	509	2080	0.24
2	07.00 – 08.00	1964	1908	2080	0.92
3	08.00 – 09.00	1874	1764	2080	0.85
4	11.00 – 12.00	2095	1940	2080	0.93

No.	Waktu	Jumlah Kendaraan / jam	V lalu lintas (smp/jam)	Kapasitas (C) (smp/jam)	Vol Kapasitas Ratio (VCR = V/C)
5	12.00 – 13.00	1924	1940	2080	0.93
6	13.00 – 14.00	1880	1838	2080	0.88
7	16.00 – 17.00	1849	1790	2080	0.86
8	17.00 – 18.00	1899	1867	2080	0.90

Sumber : Hasil Analisis 2005

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa kondisi lalu-lintas padat pada Jalan Jenderal Sudirman terjadi pada pagi hari di atas jam 07.00 siang hari dan sore hari. Hal ini dimungkinkan pada pagi hari pergerakan terjadi akibat aktivitas keseharian penduduk seperti halnya bekerja dan belajar/pendidikan, sedangkan pada siang dan sore hari lebih dikarenakan adanya daya tarik yang diakibatkan oleh aktivitas informal perdagangan dan jasa pada di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman yang memulai aktivitasnya.

- *Pergerakan kendaraan pagi hari*

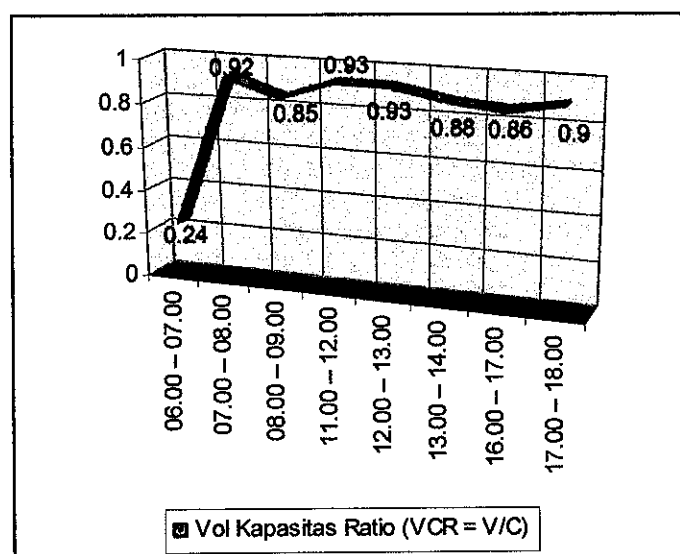
Pergerakan tertinggi pada jam 07.00 – 08.00, yaitu sebanyak 1.964 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,92. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada Jalan Jenderal Sudirman pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,9 – 1,0 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang kurang baik, dimana kendaraan berjalan dengan banyak hambatan.

- *Pergerakan kendaraan siang hari*

Pergerakan tertinggi pada jam 11.00 – 12.00, yaitu sebanyak 2.095 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,93. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada Jalan Jenderal Sudirman pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,9 – 1,0 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang kurang baik, dimana kendaraan berjalan dengan banyak hambatan.

- *Pergerakan kendaraan sore hari*

Pergerakan tertinggi pada jam 17.00 – 18.00, yaitu sebanyak 1.899 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,90. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada Jalan Jenderal Sudirman pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,9 – 1,0 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang kurang baik, dimana kendaraan berjalan dengan banyak hambatan. Pergerakan pada waktu sore hari memberikan fluktuasi yang stabil terhadap keadaan lalu-lintas di sepanjang jalan, hal ini dikarenakan pada jam 16.00 – 17.00 banyak kendaraan ada tidak terlalu berbeda volumenya dibanding pada jam padat.



Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.6.
FLUKTUASI TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN
ARAH SEMARANG (SEGMENT II)

b. Arah Surakarta

Berdasarkan dari data *traffic counting* pada tanggal 25 Mei 2005 di sepanjang Jl Jenderal Sudirman arah Solo, didapatkan tingkat pelayanan Jalan Jenderal Sudirman (B3) arah Surakarta dalam satuan smp/jam sebagai berikut :

TABEL 4.6.
TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN (B3)
ARAH SURAKARTA

No.	Waktu	Jumlah Kendaraan / jam	V lalu lintas (smp/jam)	Kapasitas (C) (smp/jam)	Vol Kapasitas Ratio (VCR = V/C)
1	06.00 – 07.00	495	338	2080	0.16
2	07.00 – 08.00	1895	1780	2080	0.86
3	08.00 – 09.00	1784	1876	2080	0.90
4	11.00 – 12.00	1810	1744	2080	0.84
5	12.00 – 13.00	1890	1820	2080	0.87
6	13.00 – 14.00	1849	1815	2080	0.87
7	16.00 – 17.00	1825	1840	2080	0.88
8	17.00 – 18.00	1970	1944	2080	0.93

Sumber : Hasil Analisis 2005

- *Pergerakan kendaraan pagi hari*

Pergerakan tertinggi pada jam 07.00 – 08.00, yaitu sebanyak 1.895 kendaraan/jam sedangkan tingkat pelayanan jalan tertinggi terjadi pada pukul 08.00 – 09.00 yaitu sebesar 0,90. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada Jalan Jenderal Sudirman pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,9 – 1,0 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang kurang baik, dimana kendaraan berjalan dengan banyak hambatan. Lain halnya yang terjadi pada jam 07.00 – 08.00, dimana meskipun kendaraan yang melintasi mencapai 1.895, tingkat volume lalu lintas lebih kecil dibandingkan pada jam 08.00 – 09.00, yaitu sebesar 1.780 dengan volume kapasitas ratio 0,86 yang mengartikan bahwa kendaraan yang melintas berjalan lancar tapi terdapat hambatan lalu lintas sudah lebih mengganggu.

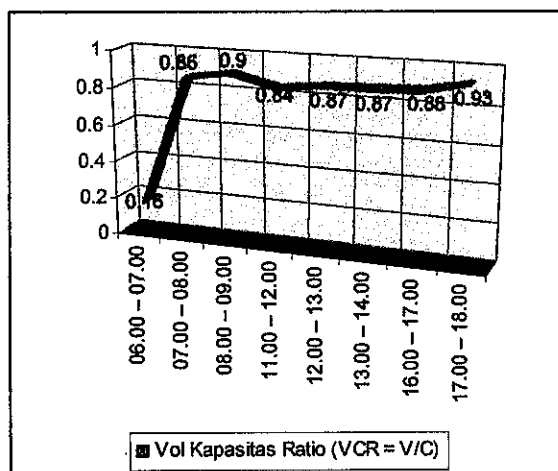
- *Pergerakan kendaraan siang hari*

Pergerakan tertinggi terjadi pada jam 12.00 – 13.00, yaitu sebanyak 1.890 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,87. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan pada Jalan Jenderal Sudirman pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,8 – 0,9 yang berarti jalan berada pada kondisi

pelayanan cukup baik, dimana kendaraan berjalan cukup lancar tetapi terdapat hambatan lalu lintas yang sudah lebih mengganggu. Keadaan yang sama terjadi pula pada jam 13.00 – 14.00, dimana diketahui bahwa volume kapasitas ratio berada dalam kisaran 0,8 – 0,9. Kondisi pelayanan jalan pada waktu siang hari dimungkinkan oleh mulai beraktivitasnya sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman.

- *Pergerakan kendaraan sore hari*

Seperti halnya yang terjadi pada jalur arah Semarang, pergerakan pada sore hari tertinggi pada jam 17.00 – 18.00, yaitu sebanyak 1.970 kendaraan per jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,93. Berdasarkan nilai tersebut, dalam IHCM 1997 diketahui bahwa tingkat pelayanan jalan pada waktu tersebut berada dalam kisaran 0,9 – 1,0 yang berarti jalan berada pada kondisi pelayanan yang kurang baik, dimana kendaraan berjalan dengan banyak hambatan. Pergerakan pada waktu sore hari memberikan fluktuasi yang berbeda terhadap keadaan lalu-lintas di sepanjang jalan, hal ini dikarenakan pada jam 16.00 – 17.00 kepadatan kendaraan cenderung lebih kecil dibandingkan pada jam 17.00 – 18.00, dimana kepadatan arus lalu lintas sebesar 1.825 kendaraan/jam dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,88 yang mengartikan bahwa jalan berada pada kondisi pelayanan cukup baik, dimana kendaraan berjalan cukup lancar tetapi terdapat hambatan lalu lintas yang sudah lebih mengganggu.



Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.7.
FLUKTUASI TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN
ARAH SURAKARTA

4.1.2.3 Rangkuman Tingkat Pelayanan Jalan Jenderal Sudirman

Dari analisis diatas, diketahui adanya dua karakteristik yang berbeda antara tingkat pelayanan jalan sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Segmen I dan Segmen II. Penurunan tingkat pelayanan jalan lebih mengarah pada kondisi Jalan Jenderal Sudirman segmen II, yang notabene merupakan koridor jalan dengan aktivitas perdagangan tradisional dan campuran di sepanjang sisi jalan.

Dilihat dari karakteristik kepadatan lalu lintas, meskipun berada pada satu koridor karakteristik pergerakan antara segmen I dan segmen II terdapat perbedaan, dimana pergerakan terpadat lebih mengarah dan terjadi pada koridor jalan segmen II. Hal ini dimungkinkan lebih disebabkan oleh aktivitas perdagangan tradisional (pasar dan pertokoan campuran) yang lebih berpengaruh terhadap aktivitas di sepanjang jalan. Dalam lain arti, daya tarik perdagangan tradisional lebih berpengaruh terhadap aktivitas di sepanjang jalan dibandingkan dengan perdagangan modern. Adanya mayoritas moda pergerakan berupa kendaraan roda dua (lihat pada tabel hasil *traffic counting* pada lampiran), dapat diartikan

bahwa pelaku/pengguna aktivitas sepanjang jalan merupakan golongan masyarakat kelas menengah.

Selain daya tarik aktivitas kawasan perdagangan sekitar, adanya persimpangan jalan yang memisahkan antara kedua kawasan (segmen I dan segmen II) juga merupakan salah satu faktor terjadinya perbedaan tingkat pergerakan antar zona. Keberadaan Jalan Pemotongan dan Jalan Taman Pahlawan merupakan salah faktor penurunan tingkat pergerakan di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman segmen I, karena sebagian dari arus pergerakan pada Jalan Jenderal Sudirman segmen II tidak seluruhnya meneruskan perjalanan kearah segmen I, melainkan berhaluan kearah Jalan Pemotongan dan Jalan Taman Pahlawan, dimana kedua jalan tersebut mempunyai akses yang menghubungkan ke kawasan permukiman Kota Salatiga.

4.1.2.4 Tingkat Pelayanan Jalan Tanpa Gangguan Samping Aktivitas Sektor Informal

Jika didasarkan pada keadaan kondisi ruas jalan kolektor primer Jenderal Sudirman tanpa adanya gangguan samping aktivitas sektor informal, diketahui data-data yang tercakup dalam perhitungan kapasitas jalan sebagai berikut :

- Tipe jalan : 4 lajur 2 arah dengan pembatas median (4/2D)
- Lebar jalan : 7 meter per jalur
- Lebar median : 1 meter
- Gangguang samping : tinggi
- Data guna lahan : daerah komersial aktivitas pinggir jalan tinggi
- Lebar bahu jalan : < 0,5 meter (tidak mempunyai bahu jalan)
- Jumlah penduduk : 145.649

Dengan perhitungan kapasitas ruas jalan dengan menggunakan IHCM, 1997 untuk daerah perkotaan dengan formula sebagai berikut :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

Diketahui :

C = kapasitas (smp/jam)

C_o = 1.650 smp/jam/lajur → Kapasitas Dasar 4/2D (4 lajur 2 jalur) dengan median.

FC_w = 1,08 → Faktor koreksi kapasitas untuk lebar jalan.

FC_{sp} = 1 → Faktor koreksi kapasitas akibat pembangian arah.

FC_{sf} = 0,86 → Faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping.

FC_{cs} = 0,90 → Faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (jumlah penduduk).

$$\begin{aligned} C &= 1.650 \times 1,08 \times 1 \times 0,86 \times 0,90 \\ &= 1.379,26 \approx 1.379 \text{ smp/jam/lajur} \end{aligned}$$

Jadi total kapasitas Jalan Jenderal Sudirman adalah 5.516 smp/jam, dengan nilai kapasitas pada satu jalurnya sebesar 2.758 smp/jam.

TABEL 4.7.
TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN (B3) (ARAH SEMARANG) TANPA GANGGUAN SAMPING SEKTOR INFORMAL

No.	Waktu	Jumlah Kendaraan / jam	V lalu lintas (smp/jam)	Kapasitas (C) (smp/jam)	Vol Kapasitas Ratio (VCR = V/C)
1	06.00 – 07.00	838	509	2758	0.18
2	07.00 – 08.00	1964	1908	2758	0.69
3	08.00 – 09.00	1874	1764	2758	0.64
4	11.00 – 12.00	2095	1940	2758	0.70
5	12.00 – 13.00	1924	1940	2758	0.70
6	13.00 – 14.00	1880	1838	2758	0.67
7	16.00 – 17.00	1849	1790	2758	0.65
8	17.00 – 18.00	1899	1867	2758	0.68

Sumber : Hasil Analisis 2005

TABEL 4.8.
TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN (B3) (ARAH SURAKARTA) TANPA GANGGUAN SAMPING SEKTOR INFORMAL

No.	Waktu	Jumlah Kendaraan / jam	V lalu lintas (smp/jam)	Kapasitas (C) (smp/jam)	Vol Kapasitas Ratio (VCR = V/C)
1	06.00 – 07.00	495	338	2758	0.12
2	07.00 – 08.00	1895	1780	2758	0.65
3	08.00 – 09.00	1784	1876	2758	0.68
4	11.00 – 12.00	1810	1744	2758	0.63
5	12.00 – 13.00	1890	1820	2758	0.66
6	13.00 – 14.00	1849	1815	2758	0.66
7	16.00 – 17.00	1825	1840	2758	0.67
8	17.00 – 18.00	1970	1944	2758	0.70

Sumber : Hasil Analisis 2005

Berdasarkan hasil perhitungan tabel diatas, diketahui bahwa nilai volume kapasitas ratio pada waktu pagi sampai sore, sebagian besar berada pada keadaan 0,01 – 0,7 hal ini mengartikan bahwa tingkat pelayanan jalan berada pada kondisi pelayanan sangat baik, dimana kendaraan dapat berjalan dengan lancar (IHCM, 1997).

4.1.3 Rangkuman Penurunan Kinerja Jl. Jenderal Sudirman

Dari beberapa analisis di atas yaitu berdasarkan standar dan perundang-undangan serta perhitungan tingkat pelayanan jalan, penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

TABEL 4.9.
PENURUNAN KINERJA JALAN KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN

Klasifikasi Penurunan	Kondisi Jalan Jenderal Sudirman	Keterangan
- Peranan jalan	Berperan lebih pada pelayanan akses lokal	Seharusnya berperan sebagai penyeimbang antara arus lalu lintas dan akses lokal
- Klasifikasi fungsi jalan	Mengarah pada jalan lokal	Seharusnya mutlak sebagai jalan kolektor primer
- Lebar jalan	Efektif untuk lalu-lintas 4 m, dan 3 m untuk area sektor informal	Dengan lebar normal 7 m, seharusnya layak sebagai jalan kolektor primer
- Pelayanan jalan	Pelayanan kurang baik,	Tingkat pelayanan jalan jika

Klasifikasi Penurunan	Kondisi Jalan Jenderal Sudirman	Keterangan
	dimana kendaraan berjalan banyak hambatan Terutama pada jam padat, yaitu pagi dan sore	dihitung dalam kondisi normal didapatkan tingkat pelayanan yang sangat baik dimana kendaraan dapat berjalan lancar
- Kecepatan kendaraan	Kurang dari 40 km/jam	Seharusnya batas minimum kecepatan kendaraan untuk jalan kolektor primer adalah minimal 40 km/jam
- Jenis pergerakan	Lokal	Seharusnya juga berfungsi bagi pergerakan antar zona
- Angkutan umum (bus antar kota)	Tidak dilewati	Sebagai penghubung antar zona seharusnya dilewati angkutan umum antar kota

Sumber : Hasil Analisis 2005

4.2 Karakteristik Aktivitas Sektor Informal Perdagangan dan Jasa

4.2.1 Sarana Fisik Sektor Informal

Berdasarkan visualisasi lapangan didapatkan deskripsi tentang kondisi sarana fisik sektor informal di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman. Ditinjau dari jenis barang dagangannya, dapat dibedakan atas barang dagangan makanan mentah dan siap saji (*unprocessed dan prepared food*), non makanan seperti halnya pakaian/tekstil, serta *service* atau jasa yang berupa parkir dan pelayanan jasa lainnya seperti halnya sol sepatu dan tambal ban.

Jenis ruang usaha bagi aktivitas sektor informal termasuk di dalam kategori ruang umum yaitu di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman, dengan sarana dagangan berupa gerobak kios, ataupun warung tenda.



- a. Jenis barang dagangan berupa makanan mentah dan siap saji, non makanan dan jasa
- b. Jenis ruang usaha di sepanjang jalan
- c. Sarana dagangan berupa gerobak, kios serta warung tenda

Sumber : Hasil Observasi Lapangan 2005

GAMBAR 4.8.
SARANA FISIK SEKTOR INFORMAL DI SEPANJANG
JALAN JENDERAL SUDIRMAN

4.2.2 Pola Pelayanan Sektor Informal

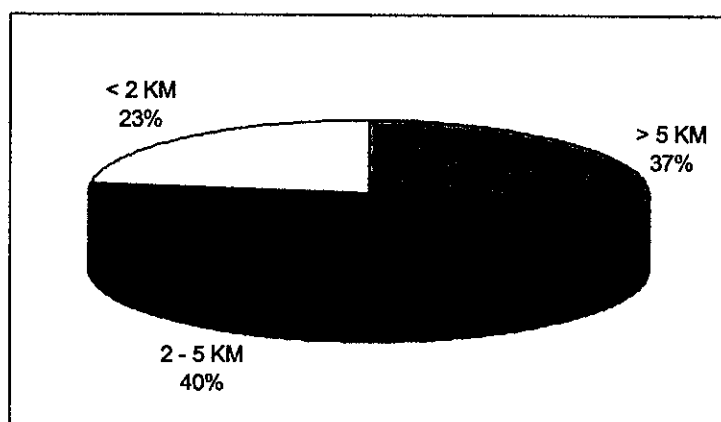
Berdasarkan hasil observasi dan kuesioner terhadap 95 responden pelaku sektor informal perdagangan dan jasa di lapangan, diketahui bahwa sifat pelayanan sektor informal di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman tergolong dalam sifat pelayanan menetap, yang berarti aktivitas sektor informal menetap pada suatu tempat tidak berpindah-pindah yaitu di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman dan dengan waktu berdagang yang tetap.

Aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga merupakan bagian dari sistem perdagangan kota khususnya perdagangan formal yang berada pada lahan di sekitar jalan, sehingga sektor informal perdagangan dan jasa Jalan Jenderal Sudirman termasuk dalam jenis PKL dengan klasifikasi fungsi pelayanan perdagangan dan jasa.

Seperti halnya sifat sektor informal perdagangan dan jasa umumnya, golongan pengguna jasa masyarakat yang dilayani oleh sektor informal di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman adalah golongan masyarakat yang berpendapatan menengah dan rendah. Hal ini

dapat diketahui dari tarif harga yang relatif rendah sehingga terjangkau bagi golongan rendah sekalipun. Namun ada kalanya masyarakat dari golongan atas sekalipun memanfaatkan aktivitas ini jika mereka merasa jenuh dengan suasana formal yang sering mereka jumpai bila mengunjungi tempat yang lebih formal. Sifatnya yang insidental ini maka dapat dibatasi bahwa sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman diperuntukkan bagi masyarakat golongan masyarakat golongan menengah kebawah namun tidak tertutup kalangan atas, terutama pada sektor informal yang menyajikan jenis dagangan makanan.

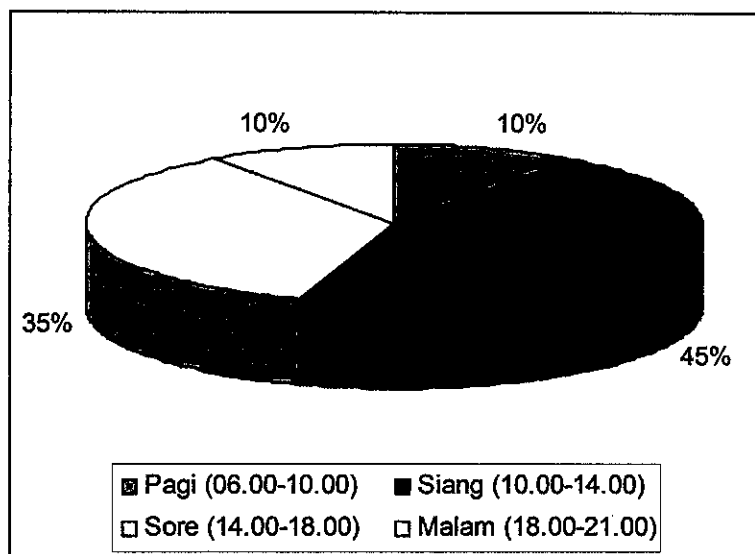
Dari sudut pandang skala pelayanan sektor informal perdagangan dan jasa, dapat diketahui dari asal pengguna jasa, tergantung dari jauh dekatnya asal pengguna jasa tersebut. Semakin jauh jarak asal pembeli dari tempat tinggalnya, maka skala pelayanan semakin besar. Berdasarkan hasil survei terhadap 95 responden, didapatkan jarak jauh tempat tinggal pengguna dari lokasi sebagian besar berada pada jangkauan 2 – 5 km, yaitu sebesar 40 %. Jarak terjauh asal konsumen mencapai lebih dari 5 km, yaitu sebanyak 37 % pengunjung/konsumen. Untuk mengetahui lebih jelasnya gambaran tentang jarak asal pengunjung/konsumen terhadap lokasi aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman dapat dilihat pada gambar 4.7. sebagai berikut :



Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.9.
JARAK ASAL PENGUNJUNG/KONSUMEN TERHADAP LOKASI AKTIVITAS
SEKTOR INFORMAL PERDAGANGAN DAN JASA

Waktu pelayanan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman terbagi menjadi beberapa periode waktu dalam sehari. Pembagian waktu pelayanan menunjukkan bahwa tidak seluruh waktu dalam satu hari penuh dipergunakan oleh sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman untuk melakukan aktivitasnya. Demikian pula dalam melaksanakan fungsi pelayanannya tersebut umumnya dilakukan secara berturut-turut, misalnya dari waktu pagi-siang/siang-malam hari. Frekuensi intensitas kegiatan pada suatu waktu pelayanan dipengaruhi oleh orientasi aktivitas jasa tersebut terhadap pusat-pusat kegiatan di sekitarnya. Berdasarkan hasil survei terhadap pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman, diketahui bahwa sebanyak 45 % pedagang memulai aktivitasnya pada waktu siang hari dan hal ini berlangsung sampai sore dan malam hari, sedangkan 35 % waktu berdagang dimulai pada sore hari dan hanya 10 % pedagang memulai aktivitasnya pada pagi hari. Berikut adalah gambaran mengenai waktu aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga :

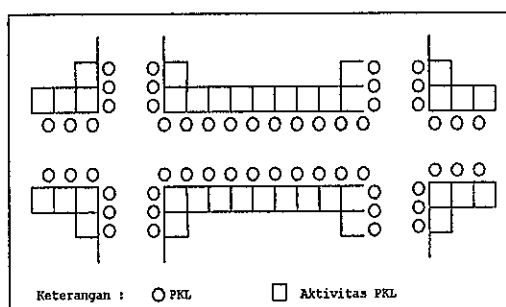


Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.10.
WAKTU BERDAGANG/BERAKTIVITAS
SEKTOR INFORMAL PERDAGANGAN DAN JASA

4.2.3 Pola Penyebaran Sektor Informal

Pola penyebaran sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga di pengaruhi oleh pola jaringan jalan itu sendiri. Kondisi pola jaringan Jalan Jenderal Sudirman adalah pola linier atau memanjang, sehingga aktivitas sektor informal dan jasa yang menggunakan area di sepanjang jalan tersebut, juga terbentuk dengan pola penyebaran memanjang.

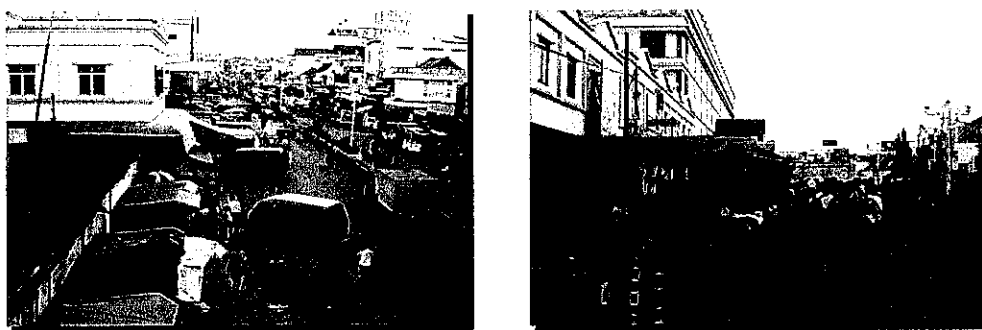


Sumber : Hasil Analisis

GAMBAR 4.11.
POLA PENYEBARAN SEKTOR INFORMAL PERDAGANGAN DAN JASA
DI SEPANJANG JALAN JENDERAL SUDIRMAN

4.2.4 Karakteristik Sektor Informal

Seperti halnya karakteristik umum sektor informal lainnya, lokasi aktivitas sektor informal di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman berada di pusat kota yang memiliki karakteristik lokasi strategis dan aksesibilitas tinggi seperti pada simpul-simpul jalur transportasi, atau lokasi-lokasi yang memiliki aktivitas hiburan, pasar, maupun ruang terbuka. Kecenderungan lokasi aktivitas sektor berada pada lokasi yang jumlah konsumen dan kepadatan lalu-lintasnya tinggi (Mc.Gee and Yeung, 1977:61-71). Dalam berlokasi umumnya berada di daerah-daerah yang paling menguntungkan seperti di wilayah pusat kota yang penuh sesak, lokasi yang mudah dijangkau dan terlihat oleh konsumen serta memiliki tingkat aksesibilitas dan mobilitas yang tinggi (Bromley dalam Manning & Noer Effendi, 1996:228-238). Berdasarkan hasil observasi lapangan, ditemukan bahwa pola konsentrasi komoditas dagangan sektor informal di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga memiliki hubungan dengan aktivitas perdagangan disekitarnya, salah satu contohnya adalah konsentrasi pedagang tekstil berada di sekitar toko swalayan yang memfokuskan barang dengan dagangan sama dengannya.



- a. Lokasi sektor informal berada pada pusat keramaian kota
- b. Barang dagangan menyerupai perdagangan formal di sekitarnya

Sumber : Hasil Observasi dan Analisis 2005

GAMBAR 4.12
KARAKTERISTIK SEKTOR INFORMAL PERDAGANGAN DAN JASA
DI SEPANJANG JALAN JENDERAL SUDIRMAN KOTA SALATIGA

4.3 Kebijakan Pemerintah Kota Dalam Penanganan Sektor Informal Perdagangan dan Jasa

4.3.1 Aspek Penggunaan Lahan

Secara administratif fungsional, keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman berada dalam lingkup Bagian Wilayah Kota I (BWK I). Berdasarkan Peraturan Daerah Kodya Salatiga No. 5 Tahun 1996 ditetapkan bahwa Bagian Wilayah Kota I yang di dalamnya mencakup kawasan perdagangan di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman direncanakan sebagai pengembangan aktivitas perdagangan dan jasa, pusat kegiatan perkantoran dan pemerintahan. Implementasi dari kebijakan tersebut adalah dengan diijinkannya pendirian bangunan komersial perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman. Adanya ketetapan tersebut berdampak terhadap pengembangan bangunan perdagangan dan jasa terutama terjadi di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman yang kurang memberikan nilai estetika perkotaan, seperti halnya jarak antar bangunan yang sangat rapat, menjadi tidak adanya jarak antara bangunan dengan jalan, serta pengalokasian area parkir yang menempati badan jalan.

4.3.2 Aspek Sektor Informal Perdagangan dan Jasa

Kebijakan Pemerintah Kota Salatiga terhadap keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Salatiga No. 2 tahun 2003 tentang Pedagang Kaki Lima. Penempatan lokasi usaha sektor informal perdagangan dan jasa (PKL) sebagaimana tertuang dalam Peraturan Daerah berdasarkan ketentuan sebagai berikut :

- a. Tidak mengganggu sirkulasi Pejalan Kaki
- b. Tidak bertentangan dengan Peraturan Lalu Lintas
- c. Tidak bertentangan dengan Peraturan Perparkiran

d. Tidak menempati Taman Kota dan fasilitas publik kota.

Berdasarkan ketetapan di atas, keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman sangat bertentangan bertentangan. Berdasarkan tempat usahanya di sepanjang jalan, keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa Jalan Jenderal Sudirman telah mengganggu sirkulasi pejalan kaki (karena adanya lokasi PKL di sepanjang trotoar), bertentangan dengan peraturan lalu lintas (karena telah mengalokasikan sebagian badan jalan sebagai tempat usaha), bertentangan dengan peraturan parkir (karena telah memunculkan area dan aktivitas parkir di sembarang tempat), serta telah menempati fasilitas publik kota (yaitu di sepanjang jalan).

Dengan pelanggaran yang mengganggu lalu lintas dan kepentingan umum, sebenarnya ketentuan ancaman pidana kurungan paling lama satu bulan dan denda paling tinggi RP. 1.000.000,- sudah selayaknya diberlakukan terhadap pelaku sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman.

Implementasi yang terjadi di lapangan, pihak pemerintah yang terkait (dalam hal ini Dinas Pasar dan Pedagang Kaki Lima) tidak menerapkan sanksi sepenuhnya, pendekatan secara sosialisasi lebih dikedepankan, hal ini mengingat bahwa pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa adalah makhluk sosial yang mencoba peruntungan hidup mereka. Pendekatan dengan mengubah sikap mental pelaku sektor informal perdagangan dan jasa lebih merupakan jalan terbaik, perubahan sikap mental ini dapat berupa pemahaman terhadap kepentingan ketertiban dan kebersihan kota. Bahkan Pemerintah Kota memfasilitasi kondisi bangunan sektor informal perdagangan dan jasa demi terwujudnya kebersihan dan ketertiban kota, seperti halnya pavingisasi dasar latar dagangan dan sebagainya. Pengalokasian waktu berdagang juga dikelola oleh pihak terkait untuk mengurangi kesemrawutan yang terjadi, dalam hal ini adalah pergeseran kepentingan

antara aktivitas lalu lintas dengan aktivitas berdagang (Suparman, – Kabid Bidang PKL, Dinas Pasar dan Pedagang Kaki Lima, 2005).

Dampak yang terjadi terhadap ditetapkan kebijakan tersebut, telah memberikan sikap mental yang bertanggung jawab terhadap ketertiban dan kebersihan lingkungan sekitar. Tetapi permasalahan yang terjadi bukan hanya dipandang dari satu sudut pandang, keberadaan tempat dagangan di sepanjang jalan belum sepenuhnya diatur/dikelola. Memandang hal ini, terjadi perbedaan kepentingan antara Dinas Pasar dan Pedagang Kaki Lima dengan Dinas PU Bina Marga. Pihak Dinas Pasar dan Pedagang Kaki Lima lebih berkepentingan dengan mempertahankan keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa dengan pendekatan sosial yang mengarah pada kebersihan dan ketertiban kota, dengan melegalkan lokasi keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang jalan asalkan tidak berada pada jalur-jalur berbahaya, seperti halnya di daerah tikungan jalan. Sedangkan pihak Dinas PU Bina Marga memandang bahwa keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa telah mengganggu kelancaran lalu lintas dan menyebabkan penurunan fungsi jalan karena lokasinya yang menempati hingga setengah dari badan jalan.

Pemecahan permasalahan di atas memunculkan kerjasama antar kedua pihak terkait dengan memberikan alokasi yang tepat terhadap keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa tersebut, sehingga kepentingan berbagai pihak dapat dipenuhi, baik itu pihak pelaku sektor informal perdagangan dan jasa, serta pihak pemerintah yang terkait. Misalnya untuk aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman direlokasi pada lahan yang tetap berada pada jalur Jalan Jenderal Sudirman tetapi diarahkan pada pola penempatan yang mengelompok bukan linier pada lahan yang kiranya mampu menampung seluruh sektor informal perdagangan dan jasa. Mengenai hal tersebut

telah tersusun *Detail Engineering Design* tentang Penataan PKL di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman, tetapi penerapan dari rencana tersebut belum dilaksanakan sepenuhnya.

4.4 Analisis Faktor-faktor Penyebab Penurunan Kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga

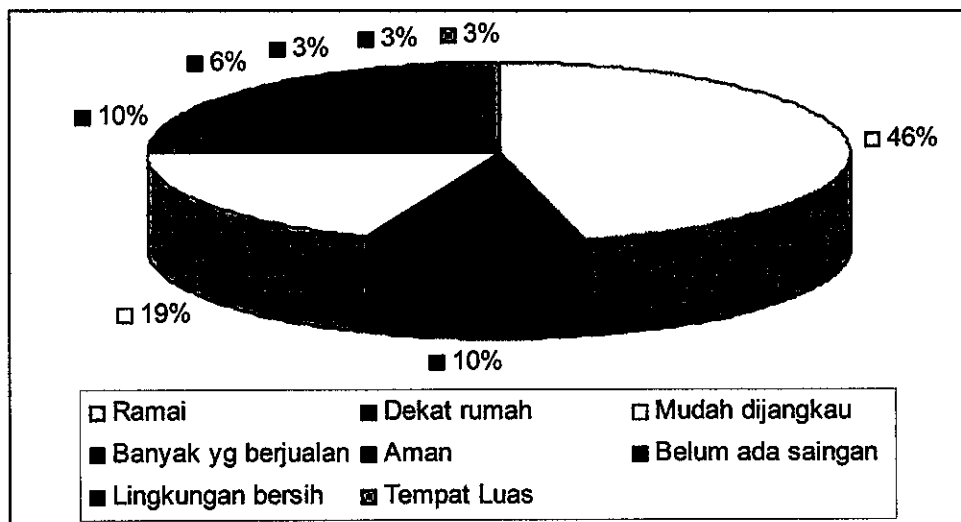
4.4.1 Analisis Faktor Penyebab Penurunan Kinerja Jalan Akibat Sektor Informal Perdagangan dan Jasa

Dalam bagian ini, untuk mengetahui faktor penyebab penurunan kinerja Jalan Jenderal Sudirman lebih diarahkan pada kajian analisis terhadap pelaku aktivitas perdagangan dan jasa baik berupa faktor pemilihan lokasi sektor informal perdagangan dan jasa, waktu berdagang, faktor keuntungan beraktivitas pada lokasi tersebut, serta besaran pendapatan.

Berdasarkan waktu berdagang, seperti dijelaskan pada bagian sebelumnya diketahui bahwa waktu berdagang mayoritas berada pada kisaran waktu siang – sore hari. Hal ini jika dikorelasi dengan tingkat pelayanan jalan sangatlah berhubungan. Dimana tingkat pelayanan jalan pada jam-jam siang dan sore hari berada pada Volume Kapasitas Ratio antara 0,9-1,0 yang berarti pelayanan jalan berada pada kondisi pelayanan kurang baik dengan kecepatan kendaraan kurang lancar dengan banyak hambatan. Hambatan yang dimaksud berupa hambatan samping yang kemungkinan disebabkan oleh keberadaan aktivitas informal perdagangan dan jasa di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman.

Dari sisi faktor pemilihan lokasi, dari 95 responden pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman 46 % lebih mengarah pada faktor keramaian lokasi sebagai alasan mereka menempati area tersebut, dan 19 % menyatakan bahwa kemudahan jangkauan lokasi terhadap sebagian besar masyarakat merupakan faktor alasan pemilihan lokasi bagi mereka. Berikut merupakan gambaran

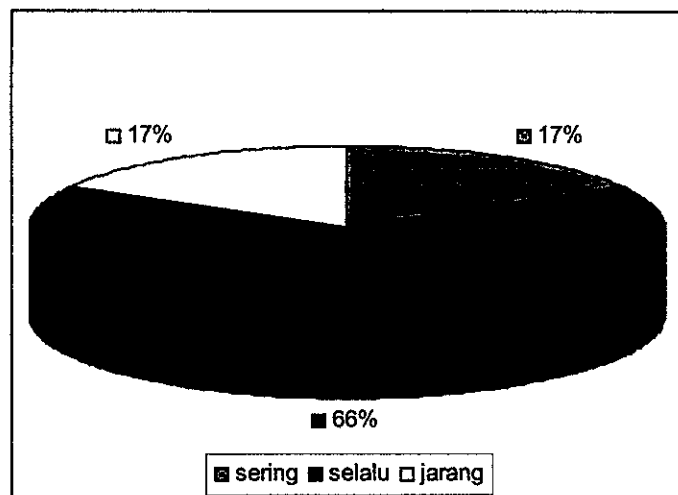
terhadap faktor pemilihan lokasi aktivitas informal perdagangan dan jasa di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga :



Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.13.
ALASAN PEMILIHAN LOKASI AKTIVITAS PERDAGANGAN INFORMAL
PERDAGANGAN DAN JASA DI SEPANJANG
KORIDOR JALAN JENDERAL SUDIRMAN

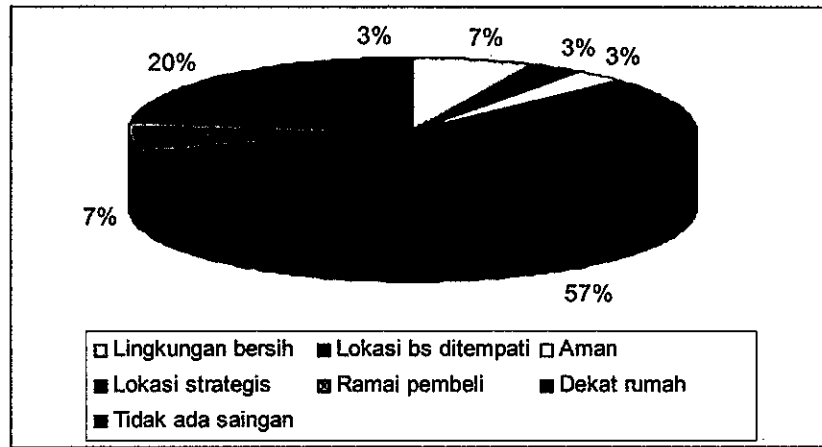
Keadaan di atas diperkuat pula oleh pendapat pengunjung/pengguna berdasarkan intensitas kedatangan/kunjungan mereka terhadap keberadaan lokasi, dimana sebanyak 66 % intensitas pengunjung terhadap lokasi berada pada tingkatan "selalu", dimana hal ini diartikan bahwa pengunjung mendatangi lokasi setiap hari baik untuk keperluan belanja (mengarah pada aktivitas perdagangan) ataupun keperluan lainnya. Untuk penjelasan lainnya tentang intensitas kunjungan pengguna/konsumen dapat disajikan pada gambar di bawah ini :



Sumber : Hasil Survei dan Analisis 2005

GAMBAR 4.14.
INTENSITAS KUNJUNGAN PENGGUNA/KONSUMEN TERHADAP
PERDAGANGAN DAN JASA DI SEPANJANG
KORIDOR JALAN JENDERAL SUDIRMAN

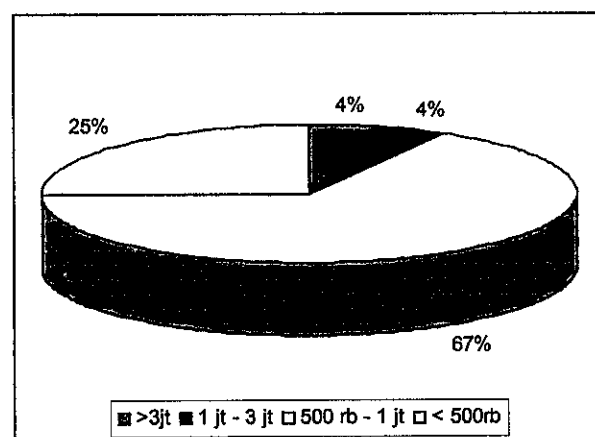
Keuntungan berjualan pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman juga merupakan aspek daya dorong penggunaan area/lokasi sebagai ruang aktivitas. Berdasarkan hasil kuesioner diketahui bahwa 57 % pengunjung menyatakan bahwa faktor kestrategisan lokasi merupakan aspek keuntungan mereka beraktivitas pada lokasi tersebut, faktor lokasi strategis lebih disebabkan oleh keberadaan lokasi yang notabene berada pada pusat kota dan merupakan pusat aktivitas perdagangan dan jasa perkotaan. Hal tersebut diperkuat pula oleh kebijakan pemerintah Kota Salatiga yang merencanakan struktur ruang pada BWK I terutama pada lahan di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman sebagai kawasan pusat perkantoran dengan kawasan perdagangan dan jasa sebagai aktivitas penunjang utamanya. Faktor keuntungan beraktivitas lainnya bagi pelaku aktivitas adalah lokasi aktivitas yang dekat dengan tempat tinggal mereka, yaitu sebanyak 20 % pelaku aktivitas. Berikut merupakan gambaran terhadap keuntungan beraktivitas perdagangan dan jasa di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman:



Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.15.
KEUNTUNGAN BERAKTIVITAS PADA LOKASI DI SEPANJANG KORIDOR
JALAN JENDERAL SUDIRMAN KOTA SALATIGA

Dari tingkat pendapatan pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman, besar pendapatan antara 500 ribu – 1 juta per bulan merupakan besar pendapatan mayoritas bagi pelaku aktivitas yaitu sebesar 67 %, dan sebesar 25 % pelaku aktivitas berpendapatan di bawah 500 ribu. Untuk lebih jelasnya tentang gambaran tingkat pendapatan pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga dapat dilihat pada diagram di bawah ini :



Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.16.
TINGKAT PENDAPATAN PELAKU AKTIVITAS SEKTOR INFORMAL
PERDAGANGAN DAN JASA

Berdasarkan kajian-kajian di atas ditemukan 4 (empat) variabel pokok yang mempengaruhi penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman, yaitu waktu berdagang, pemilihan lokasi, keuntungan lokasi dan besaran pendapatan. Penjelasan mengenai hasil keempat analisis tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

TABEL 4.10.
FAKTOR PENYEBAB PENURUNAN KINERJA JALAN AKIBAT SEKTOR
INFORMAL PERDAGANGAN DAN JASA

No.	Variabel	Prosentase Tertinggi
1.	Waktu berdagang	Siang hari (45 %), hal ini diperkuat dengan kondisi penurunan tingkat pelayanan jalan pada jam siang – sore hari
2.	Pemilihan lokasi	Keramaian lokasi/tempat lalu lalang orang (46%), hal ini diperkuat dengan tingkat intensitas pengunjung dalam kategori "selalu" atau tiap hari yaitu sebanyak 66 %
3.	Keuntungan lokasi	Kestrategisan lokasi (57%), lokasi berada di pusat kota dan sebagai pusat keramaian kota
4.	Besar pendapatan	500 rb – 1 jt (67%).

Sumber : Hasil Analisis 2005

Kesimpulan dari tabel 4.8 tersebut adalah :

1. Munculnya sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman lebih disebabkan oleh faktor pemilihan dan keuntungan lokasi yang berupa tingkat keramaian dan kestrategisan lokasi sebagai pusat kota dengan intensitas keramaian yang tinggi.
2. Seperti yang telah dijelaskan diatas, bahwa keberadaan sektor informal telah berpengaruh terhadap penurunan fungsi jalan terutama ditinjau lebar jalan dan kecepatan lalu-lintas. Tetapi jika dihadapkan pada penurunan tingkat pelayanan jalan, faktor "waktu berdagang" sangat berpengaruh terhadapnya, dimana pada waktu siang hari tingkat pelayanan Jalan Jenderal Sudirman menjadi menurun.

3. Dengan tingkat pendapatan mayoritas pelaku aktivitas sektor informal sebesar 500 ribu – 1 juta, mendorong pelaku aktivitas untuk tetap bertahan dalam aktivitasnya di lokasi tersebut.

4.4.2 Faktor Penyebab Penurunan Kinerja Jalan Jenderal Sudirman

Pada dasarnya, faktor penyebab penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Kolektor Primer lebih disebabkan oleh keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa. Timbulnya keberadaan sektor informal itu sendiri dapat dilihat dari beberapa sudut pandang, di antaranya implementasi kebijakan pemerintah kota yang tidak berjalan seutuhnya terhadap pengaturan sektor informal, ataupun daya tarik lokasi Jl. Jenderal Sudirman yang notabene merupakan pusat Kota Salatiga.

Secara teknis, keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jl. Jenderal Sudirman berpengaruh terhadap penurunan lebar jalan dan berimbas pula terhadap penurunan tingkat kecepatan kendaraan yang melintas. Berdasarkan analisis tingkat pelayanan jalan, diketahui bahwa pada jam-jam padat dan di saat mulai beraktivitasnya sektor informal perdagangan dan jasa, diketahui bahwa tingkat pelayanan jalan terpengaruh oleh adanya hambatan lalu lintas, baik itu yang bersifat sudah lebih mengganggu maupun sudah sangat mengganggu dengan banyak hambatan. Dimana pernyataan tersebut mengartikan bahwa kondisi pelayanan jalan berada pada kondisi cukup baik hingga kurang baik. Kondisi penurunan tingkat pelayanan Jalan Jenderal Sudirman yang lebih berada pada alokasi waktu mulai beraktivitasnya sektor informal perdagangan dan jasa mengindikasikan bahwa faktor keberadaan sektor informal perdagangan dan jasa ini sangat berperan dalam penurunan kinerja jalan kolektor primer Jl. Jenderal Sudirman. Adapun aspek pemilihan lokasi oleh sektor informal lebih dipengaruhi oleh tingkat keramaian kawasan dan kestrategisan lokasi sebagai pusat kota. Selain itu, dengan tingkat pendapatan

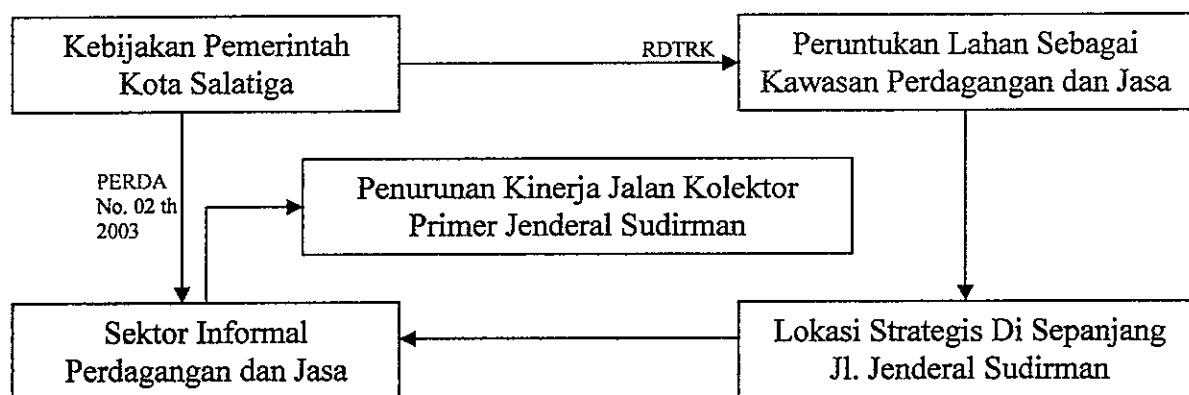
mayoritas pelaku aktivitas sektor informal sebesar 500 ribu – 1 juta, mendorong pelaku aktivitas untuk tetap bertahan dengan aktivitasnya.

Berdasarkan aspek tata ruang, adanya peruntukan lahan pada kawasan sepanjang Jalan Jenderal Sudirman sebagai pemanfaatan dan penggunaan lahan perdagangan dan jasa mendorong meningkatnya aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa. Hal ini sesuai dengan karakteristik pedagang kaki lima yang lebih memilih lokasi berdagang pada kawasan-kawasan strategis, dalam hal ini adalah kawasan perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman yang notabene juga merupakan pusat Kota Salatiga.

Ditinjau dari sudut pandang implementasi perundang-undangan tentang pedagang kaki lima oleh Pemerintah Kota Salatiga, saat ini penyelesaian masalah sektor informal perdagangan dan jasa baru pada tahap pendekatan sosial saja, dalam arti penerapan kebijakan hanya sebatas memberikan pengertian-pengertian terhadap pelaku aktivitas sektor informal berkaitan dengan berdampak yang ditimbulkan oleh keberadaan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa itu sendiri. Bentuk sanksi-sanksi yang berupa tindak pidana belum dilaksanakan sepenuhnya di lapangan. Pemerintah Kota Salatiga justru memberikan peluang bagi pelaku aktivitas sektor informal untuk tetap berdagang/beraktivitas, sebatas hal itu masih berada pada jalur ketertiban dan kebersihan kota. Sudut pandang terhadap penurunan fungsi jalan bukan merupakan prioritas utama penanganan permasalahan sektor informal perdagangan dan jasa.

Mengenai hal tersebut Pemerintah Kota Salatiga dapat bertindak sebagai salah satu “aktor” yang bertanggung jawab terhadap munculnya aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa. Dengan kestrategisan lokasi Jl. Jenderal Sudirman yang berpotensi terhadap berkembangnya sektor informal, seharusnya Pemerintah Kota dari awal memberikan batasan-batasan dan peraturan-peraturan yang berkenaan dengan larangan

keberadaan sektor informal di sepanjang Jl. Jenderal Sudirman, atau paling tidak Pemerintah Kota menyediakan lokasi khusus sebagai lokasi aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa tetapi masih berada pada jalur koridor Jl. Jenderal Sudirman Kota Salatiga. Berikut sintesis alur faktor penyebab penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman Kota Salatiga:



Keterangan : ————— : alur faktor penyebab penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman

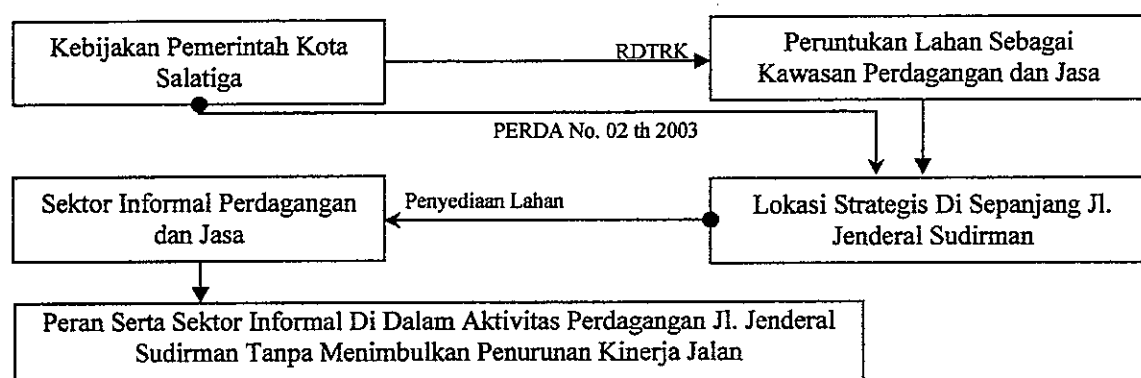
Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.17 SINTESIS KETERKAITAN ANTAR FAKTOR PENYEBAB PENURUNAN KINERJA JALAN KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN

Pengertian dari diagram di atas adalah, bahwa penurunan kinerja Jalan Kolektor Primer Jenderal Sudirman lebih dikarenakan oleh berkembangnya sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jl. Jenderal Sudirman itu sendiri. Tetapi jika dilihat dari sudut pandang faktor berkembangnya sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jl. Jenderal Sudirman, aspek implementasi kebijakan Pemerintah Kota berperan sebagai faktor utama penyebab berkembangnya aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa di sepanjang Jl. Jenderal Sudirman hingga berakibat pada penurunan kinerja jalan. Kebijakan pemerintah dilaksanakan setelah aktivitas sektor informal berkembang, sehingga

implementasi kebijakan tidak mampu lagi mengarah pada tindak pidana dan lebih memandang pada aspek sosial masyarakat.

Lain halnya jika kebijakan pemerintah diimplementasikan di saat pemerintah kota memandang potensi koridor Jl. Jenderal Sudirman sebagai lokasi strategis sebagai lahan aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa, jadi sebelum berkembangnya sektor informal di sepanjang Jl. Jenderal Sudirman, batasan-batasan terhadap sektor informal perdagangan dan jasa sudah diimplementasikan. Batasan-batasan tersebut dapat berupa rambu-rambu larangan ataupun lainnya yang tujuannya mencegah munculnya sektor informal. Selain hal tersebut, jika Pemerintah Kota Salatiga memberikan peluang kepada sektor informal perdagangan dan jasa untuk berperan dalam aktivitas perdagangan dan jasa di kawasan perdagangan Sudirman, maka hendaknya menyediakan lahan yang diperuntukan sebagai lokasi pedagang kaki lima yang tentunya tidak memakai badan jalan, sehingga penurunan kinerja Jl. Jenderal Sudirman tidak terjadi dan aktivitas perdagangan dan jasa tetap dapat diperankan oleh berbagai kalangan masyarakat. Gambaran mengenai analisis di atas dapat dilihat pada gambar 4.18 di bawah ini:



Keterangan : ● → : alur penanganan sektor informal perdagangan dan jasa hasil analisis

Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.18
IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA SALATIGA
TERHADAP SEKTOR INFORMAL PERDAGANGAN DAN JASA
JL. JENDERAL SUDIRMAN



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

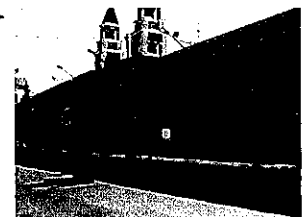
ANALISIS PENURUNAN KINERJA JALAN
KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN
KOTA SALATIGA

P E T A SEGMENT FUNGSIONAL LAHAN
SEKITAR JALAN JEND. SUDIRMAN

Legenda :

- Koridor Jalan
- Lahan jalur parkir di Sepanjang
Jl. Jend. Sudirman (wilayah studi)
- Komplek Pertokoan Campuran
- Perdagangan Modern
- Perkantoran (Kepolisian)
- Perdagangan tradisional (pasar)
- Perdagangan buah-buahan

Segmen I

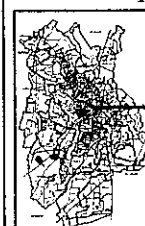


Guna lahan di sekitar koridor
Jl. Jend. Sudirman yang didominasi oleh
Perdagangan Modern

Segmen II



Guna lahan di sekitar koridor
Jl. Jend. Sudirman yang didominasi oleh
Perdagangan tradisional (pasar)



Wilayah Studi

INSET

SKALA : 1 : 5.000

0 50 100 150 m

SUMBER : RUTRK

NO. GAMBAR

4.19

Halaman

108





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

ANALISIS PENURUNAN KINERJA JALAN
KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN
KOTA SALATIGA

PETA ARUS PERGERAKAN
LALU LINTAS JL. JEND. SUDIRMAN
(ARAH SEMARANG)

Legenda :

- Koridor Jalan
- Komplek Pertokoan Campuran
- Perdagangan Modern
- Perkantoran (Kepolisian)
- Perdagangan tradisional (pasar)
- Arah Pergerakan (arah Semarang)
- Perdagangan buah-buahan

Intensitas Pergerakan
96,85 % dari rata-rata intensitas
pergerakan/jam

38 unit

Jl. Pemotongan

28 unit

Intensitas Pergerakan
13,5 % dari rata-rata intensitas
pergerakan/jam

Jl. Jambu

Rata - rata Intensitas Pergerakan
1790/jam

22 unit

18 unit

Jl. Ahmad Yani

Jl. Kali Pengging



Bundaran Tamansari



Pertigaan antara
Jl. Jend. Sudirman -
Jl. Ahmad Yani



Pertigaan antara
Jl. Jend. Sudirman -
Jl. Langensuko



Wilayah Studi

INSET

SKALA : 1 : 5.000

0 50 100 150 m

SUMBER : RUTRK

NO. GAMBAR

4.20

Halaman

109





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

ANALISIS PENURUNAN KINERJA JALAN
KOLEKTOR PRIMER JENDERAL SUDIRMAN
KOTA SALATIGA

PETA ARUS PERGERAKAN
LALU LINTAS JL. JEND. SUDIRMAN
(ARAH SURAKARTA)

Legenda :

- Koridor Jalan
- Komplek Pertokoan Campuran
- Perdagangan Modern
- Perkantoran (Kepolisian)
- Perdagangan tradisional (pasar)
- Arah Pergerakan (arah Surakarta)
- Perdagangan buah-buahan

Rata - rata Intensitas Pergerakan
1696/jam

38 unit

Intensitas Pergerakan
13,76 % dari rata-rata intensitas
pergerakan/jam

28 unit

Intensitas Pergerakan
97,24 % dari rata-rata intensitas
pergerakan/jam

22 unit

16 unit



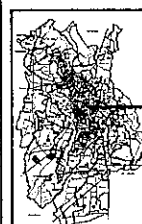
Bundaran Tamansari



Pertigaan antara
Jl. Jend. Sudirman -
Jl. Ahmad Yani



Pertigaan antara
Jl. Jend. Sudirman -
Jl. Langensuko



Wilayah Studi

INSET

SKALA : 1 : 5.000

0 50 100 150 m

SUMBER : RUTRK

NO. GAMBAR

4.21

Halaman

110



BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan pada analisis yang dilakukan, dapat di simpulkan faktor-faktor penyebab penurunan kinerja jalan kolektor primer Jenderal Sudirman kota Salatiga, sebagai berikut :

1. Faktor Teknik

Keberadaan Sektor Informal Perdagangan dan Jasa yang dalam menjalankan aktifitasnya menempati badan jalan, sehingga menyebabkan :

- Lebar badan jalan berkurang, dari yang seharusnya lebar 7 m' per satu jalurnya menjadi 4 m' per satu jalurnya.
- Dampak yang di timbulkan dari berkurangnya lebar badan jalan tersebut adalah Penurunan Nilai Tingkat Pelayanan Jalan yang seharusnya nilai *Volume Capasitas Ratio* (VCR) dalam kondisi normal sebesar 0,01 – 0,70 yang berarti (kondisi pelayanan sangat baik, dimana kendaraan dapat berjalan dengan lancar), menurun menjadi :

- Arah Semarang Segmen I

Nilai Tingkat Pelayanan/*Volume Capasitas Ratio* (VCR) sebesar 0,80 – 0,90 yang berarti (kondisi pelayanan cukup baik, dimana kendaraan berjalan lancar tapi dengan hambatan lalu-lintas sudah lebih mengganggu).

- Arah Semarang Segmen II

Nilai Tingkat Pelayanan/*Volume Capasitas Ratio* (VCR) sebesar 0,80 – 0,90 yang berarti (kondisi pelayanan cukup baik, dimana kendaraan berjalan lancar tapi dengan hambatan lalu-lintas sudah lebih mengganggu).

- Arah Surakarta Segmen I

Nilai Tingkat Pelayanan/*Volume Capasitas Ratio* (VCR) sebesar 0,80 – 0,90 yang berarti (kondisi pelayanan cukup baik, dimana kendaraan berjalan lancar tapi dengan hambatan lalu-lintas sudah lebih mengganggu).

- Arah Surakarta Segmen II

Nilai Tingkat Pelayanan/*Volume Capasitas Ratio* (VCR) sebesar 0,90 – 1,0 yang berarti (kondisi pelayanan kurang baik, dimana kendaraan berjalan dengan banyak hambatan).

2. Faktor Sektor Informal Perdagangan dan Jasa

Faktor penyebab keberadaan aktifitas sektor informal perdagangan dan jasa yang menempati badan jalan, adalah :

- Faktor pemilihan lokasi, yang didorong oleh tingkat keramaian lokasi, dimana hal ini merupakan alasan dari 46% pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa.
- Faktor keuntungan lokasi sebagai pusat kota dengan intensitas keramaian yang tinggi, hal ini merupakan alasan dari 57 % pelaku aktifitas sektor informal perdagangan dan jasa.
- Faktor tingkat pendapatan mayoritas pelaku aktifitas sektor informal, dengan pendapatan dari 67 % pelaku sektor informal sebesar 500 ribu – 1 juta per bulan, mendorong pelaku aktifitas untuk tetap bertahan dalam aktifitasnya di lokasi tersebut.

3. Faktor Tata Ruang

Penetapan kawasan di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman dalam RUTR Kota Salatiga sebagai kawasan perdagangan dan jasa skala kota, menjadikan kawasan tersebut berpotensi mengalami perkembangan. Perkembangan ini yang menjadikan

kawasan tersebut sebagai lokasi strategis, dan berpotensi sebagai ruang beraktivitas sektor informal perdagangan dan jasa.

4. Faktor Implementasi Kebijakan Terhadap Pedagang Kaki Lima

Implementasi terhadap PERDA No. 2 tahun 2003 tentang PKL tidak diterapkan sepenuhnya di lapangan oleh Pemerintah Kota Salatiga. Dengan meninjau keberadaan aktivitas sektor informal yang sudah "menjamur" menjadikan pemerintah kota mengimplementasikan PERDA tersebut lebih diarahkan pada pembinaan kemasyarakatan. Pengaturan dan penempatan dengan cara pemindahan (relokasi) ruang aktifitas PKL yang menempati area badan jalan tersebut belum dapat dilakukan, karena kompensasi dari Pemerintah Kota dalam penyediaan lahan untuk areal lokasi PKL belum tersedia.

5.1 Rekomendasi

a. Masukan untuk Pemerintah Kota Salatiga :

- Mengoptimalkan Jl. Diponegoro sebagai jalan alternatif dalam mengalihkan arus menuju ke luar kota, dengan cara pelebaran badan jalan.
- Pengembangan infrastruktur pendukung dalam menunjang perkembangan aktivitas ekonomi di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga, seperti penyediaan areal parkir yang tidak menempati badan jalan, penambahan jalur zebra cross, jembatan penyeberangan dan pemasangan pagar pengaman untuk pejalan kaki.
- Normalisasi Kinerja Jalan dengan penyediaan lahan untuk memberikan lokasi (relokasi) yang tepat terhadap sektor informal perdagangan dan jasa, dengan mengupayakan penempatan lokasi tetap berada pada koridor Jalan Jenderal Sudirman tetapi tidak menempati badan jalan.

- Sosialisasi PERDA No. 2 tahun 2003 tentang PKL terhadap pelaku aktivitas sektor informal perdagangan dan jasa.

b. Masukan untuk pelaku aktifitas sektor informal perdagangan dan jasa :

Mematuhi PERDA No. 2 tahun 2003 tentang Pedagang Kaki Lima.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Anonim, 1997. *Kamus Tata Ruang*, Jakarta : Direktorat Jenderal Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum
- Black, John. 1981. *Urban Transportation Planning*. Theory and Practice. Croom Helm. London.
- BSLLAK, Direktorat, *Rekayasa Lalu Lintas*, Cetakan Pertama, April 1999. Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Creighton, RL. 1976. *Transportation and Traffic Engineering Handbook*, The Institute of Traffic Engineering.
- Delaney, RE dan GW. Weelner. 1974. *Handbook of Urban Planning*. Canada. Van Nostrand Reinhold Ltd.
- Dunn, William, 1992, *Analisis Kebijakan Publik*, Bandung: Penerbit ITB
- Hobbs, FD. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Penerbit Universitas Gajahmada.
- Indonesian Highway Capacity Manual (IHCM), 1997, Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta.
- Pignataro, Louis J. 1974. *Traffic Engineering Theory and Practice*. London: Prentice Hall Inc.
- Pushkarev, Boris S. 1977. *Public Transportation and Land Use Policy*. Canada. Indiana University Press.
- Ramli, Rusli. 1992. *Sektor Informal Perkotaan Pedagang Kaki Lima*, Jakarta : Ind Hill. Co.
- Rankin, Peter Dunn. 1983. *Scaling Methods*. London. Lawrence Erlbaum Associates.
- Rushton. 1973. *Optimal Location of Facilities*. Hanover: COM Press Inc.
- Salim, Abas. 1993. *Manajemen Transportasi Kota*. Jakarta
- Santoso, Singgih. 2002. *SPSS Versi 10*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo Saxena,
- Singarimbun, Masri dan Sofian Efendi, 1995, *Metode Penelitian Survei*, Jakarta : Pustaka LP3ES
- Subhash. 1989. *Traffic Planning and Design*. New Delhi: Dhanpat Rai and Son.

- Schumer, Leslie.A. 1974. *Element of Transport*. Butterworths.
- Sudjana. 1992. *Metode Statistika*. Bandung:Penerbit Tarsito
- T.G. McGee and Y.M Yeung.1977. *Hawkers In Southeast Asian Cities : Planing For The Bazaar Economy*. International Development Reearch Centre, Ottaw Canada.
- Tamin,Ofyar.Z.1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB
- Vuchic, Vukan R. 1981. *Urban Public Transportation: System and Technology*. New Jersey: Prentice Hall inc Englewood cliffic.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung:Penerbit ITB.
- Wells, G.R. 1993. *Rekayasa Lalu-Lintas*. Diterjemahkan oleh Warpani, Suwardjoko. Jakarta:Penerbit Bharata.

PERATURAN /PERUNDANG-UNDANGAN

- Undang-Undang Lalu Lintas No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- UU No. 13 Tahun 1980 dan PP. No. 26 Tahun 1985 Tentang Jalan.
- Peraturan Daerah (PERDA) Kota Salatiga No. 02 Tahun 2003 tentang Pedagang Kaki Lima.
- Peraturan Daerah (PERDA) Kota Salatiga No. 05 Tahun 1996 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Salatiga

DATA/LAPORAN

- Kota Salatiga dalam. Angka 2003.
- Rencana Detail Tata Ruang Kota Salatiga